C O N T E N T S

Fifteenth Series, Vol. XXIII, Tenth Session, 2012/1934 (Saka)
No. 8, Wednesday, March 21, 2012/Chaitra 1, 1934 (Saka)

SUBJECT	PAGES
REFERENCE BY THE SPEAKER	
Death of 15 persons and injuries to 3 others in a collision of a mini van with the Mathura-Kasganj Exppress	2
OBSERVATION BY THE SPEAKER	
Notices for suspension of Question Hour	4
ORAL ANSWER TO QUESTION	
*Starred Question No. 101	5-8
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 102 to 120	9-58
Unstarred Question Nos. 1151 to 1380	59-462

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member

PAPERS LAID ON THE TABLE 463-470
513

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS
23rd Report 471

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION
23rd and 24th Reports 471

STANDING COMMITTEE ON FINANCE
50th Report 471

STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT
19th to 22nd Reports 472

STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY, ENVIRONMENT AND FORESTS 472
221st Report

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the Recommendations Contained in the 21st Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2011-12), Pertaining to the Department of Telecommunications, Ministry of Communications and Information Technology
Shri Milind Deora 473

MATTERS UNDER RULE 377 474-491

(i) Need to set up computerized reservation counter and unreserved rail ticket counter at Bichhia and Mihinpurwa railway stations under North Eastern Railways

Shri Kamal Kishore 'Commando' 475

(ii) Need to amend the Wildlife Protection Act, 1972 in order to protect the interests of people residing adjacent to forest areas

Shri Anto Antony 476

(iii) Need to enact a law in Parliament to set up an Institution at the State level for monitoring proper allocation and utilisation of Social Component Plan and Tribal Sub Plan funds

Dr. Manda Jagannath 477

(iv) Need to upgrade the Clinical Research Unit in the Edathala Grama Panchayat, Aluva, Kerala to a full-fledged Unit

Shri K. P. Dhanapalan 478

(v) Need to sanction funds for renovation of Mundrothuruthu Railway Station, augment railway services and passenger amenities in Mavelikkara Parliamentary Constituency, Kerala

Shri Kodikkunnil Suresh 479

(vi) Need to Streamline mid-day meal scheme in government schools in Hoshiarpur Parliamentary Constituency, Punjab

Shrimati Santosh Chowdhury 480

(vii) Need to set up a Zonal Office of State Bank of India at Silchar, Assam

Shri Kabindra Purkayastha 481

(viii) Need to strengthen and elevate embankments of Sikarhana-Burhi Gandak river in Bihar to prevent annual floods in the region

Shrimati Rama Devi 482

(ix) Need to issue 'No Objection Certificate' for land- use by Bokaro Thermal Plant and Chandrapura Power Plant in Giridih Parliamentary Constituency, Jharkhand

Shri Ravindra Kumar Pandey 483

(x) Need to impress upon Government of Delhi to extend benefit of reservation in government services and educational institutions to OBC candidates having OBC certificates issued by other State Governments

Shri Tufani Saroj 484

(xi) Need to allocate adequate power to Uttar Pradesh from Central Power Projects

Shri Bhisma Shankar Alias Kushal Tiwari 485

(xii) Need to run a direct train from Saharsa to Hatia in Bihar

Shri Dinesh Chandra Yadav 486

(xiii) Need to enhance the per unit assistance given under Indira Awas Yojana

Dr. Ratna De 487

(xiv) Need to provide forest land for construction of road under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana from Adimalaikadu to Kemmampatty in Dharmapuri Parliamentary Constituency, Tamil Nadu

Shri R. Thamaraiselvan 488

(xv) Need to address the problem of malnutrition in the country

Shri P.K. Biju 489

(xvi) Need to expedite computerization of office of Employees' Provident Fund Organisation in Keonjhar Parliamentary Constituency, Odisha

Shri Yashbant Laguri 490

(xvii) Need to restart Cement Factory at Japla, district Palamu, Jharkhand

Shri Kameshwar Baitha 491

SUBMISSION BY MEMBERS

Criteria for defining poverty line by Planning Commission 492-512

Shri Sharad Yadav 491-496

Shrimati Sushma Swaraj 496-497

Shri Mulayam Singh Yadav 497-499

Dr. Baliram 499-500

Shri Basu Deb Acharia 500-502

Shri Bhartruhari Mahtab 502-504

Shri Prabodh Panda 504-505

Shri T.R. Baalu 506

Shri Anant Gangaram Geete 506-507

Dr. M. Thambidurai 507-508

Shri Kalyan Banerjee 508

Dr. Raghuvansh Prasad Singh 508-509

Shri Aruna Kumar Vundavalli 509-511

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Messsage from Hon'ble President 514

RAILWAY BUDGET (2012-13) – GENERAL DISCUSSION

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2012-13 515-740,
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2011-12 742-968
AND
DEMANDS FOR EXCESS GRANTS – (RAILWAYS), 2009-10

Shri Kalyan Banerjee 515-517

Shri N. Peethambara Kurup 518-522

Shri Harin Pathak 523-526

Shri Adhalrao Patil Shivaji 527-528

Shri P.C. Gaddigoudar 529-532

Shrimati Paramjit Kaur Gulshan 533-537

Shri P.L. Punia	**538-542**
Shrimati Santosh Chowdhary	**543-545**
Shri Kirit Premjibhai Solanki	**546-549**
Shri S.R. Jeyadurai	**550-552**
Shri Ramashankar Rajbhar	**553**
Shri Inder Singh Namdhari	**554-558**
Shri Prataprao Ganpatrao Jadhav	**559-562**
Shri Rayapati Sambasiva Rao	**563-567**
Shri Shivarama Gouda	**568-570**
Shri A. Ganeshamurthi	**571-574**
Yogi Aditya Nath	**575-580**
Shri K.C. Singh Baba	**581-584**
Dr. Mirza Mehboob Beg	**585-587**
Shri Aruna Kumar Vundavalli	**588-590**
Shri Mohammed E.T. Basheer	**591-593**
Dr. Ratna De	**594-597**
Shri Bhausaheb Rajaram Wakchaure	**598-603**
Shri Gorakhnath Pandey	**604-605**
Shri Om Prakash Yadav	**606**
Shri Datta Meghe	**607-609**
Kumari Saroj Pandey	**610-612**
Dr. Raghuvansh Prasad Singh	**613-616**
Shri Vishu Deo Sai	**617-618**
Shri Radhe Mohan Singh	**619-621**
Shrimati Jyoti Dhurve	**622-625**
Shri Manikrao Hodlya Gavit	**626-628**
Shri C.R. Patil	**629-631**
Dr. Prasanna Kumar Patasani	**632-636**
Shri Sukhdev Singh	**637**

Shri Hari Manjhi	**638-640**
Shri Harsh Vardhan	**641-642**
Shri P. Karunakaran	**643-646**
Shri Jagdish Sharma	**6470-649**
Shri Virendra Kumar	**650-652**
Shri Charles Dias	**653-654**
Shri Kameshwar Baitha	**655-656**
Shri Mansukhbhai D. Vasava	**657-663**
Shri S.S. Ramasubbu	**664-667**
Shrimati Ashwamedh Devi	**668**
Shri Murari Lal Singh	**669-670**
Shri Haribhau Jawale	**671-675**
Shri Avtar Singh Bhadana	**676-677**
Shri Harish Chandra Chavan	**678-679**
Shri Ajay Kumar	**680-681**
Dr. Padam Singh Bajirao Patil	**682-683**
Shri Vishwa Mohan Kumar	**684-684C**
Shri K. Bapiraju	**685-688**
Shri Kabindra Purkayastha	**685-688**
Shri Baliram Jadhav	**689-691**
Shri Bhartruhari Mahtab	**692-693**
Shri Sohan Potai	**694-697**
Dr. Sanjay Jaiswal	**698-699**
Shri Rajendra Agarwal	**700**
Shri Ponnam Prabhakar	**701-703**
Smt. Yashodhara Raje Scindia	**704-706**
Shri Satpal Maharaj	**707-711**
Shri Sanjay Dhotre	**712-716**
Shri Ravindra Kumar Pandey	**720-721**

Shri Sansuma Khunggur Bwiswmuthiary	**722-725**
Shri Manda Jagannath	**726-730**
Shri Rakesh Sachan	**731-733**
Chaudhry Lal Singh	**734-736**
Shri Devidhan Besra	**737**
Shri G.M. Siddeshwara	**738-740**
Shri Arjun Ram Meghwal	**742-744**
Shri Rajen Gohain	**745-747**
Dr. Shafiqur Rahman Barq	**748-749**
Shri Makan Singh Solanki	**750-751**
Shri Hemanand Biswal	**752-754**
Shri Suresh Kashinath Taware	**755-756**
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	**757-758**
Shri Pulin Bihari Baske	**759-760**
Shri Ganesh Singh	**761-764**
Shri Dushyant Singh	**765-771**
Shri Anurag Singh Thakur	**772-774**
Shrimati Sushmita Bauri	**775-776**
Shri Narayan Singh Amlabe	**777**
Shri Chandu Lal Sahu	**778**
Shri K. M. Anandan	**779-781**
Shri Rakesh Singh	**782-791**
Shri Kunwarjibhai Mohanbhai Bavalia	**792-794**
Shri Khiladi Lal Bairwa	**795-796**
Shrimati J. Helen Davidson	**797-799**
Shri Gopal Singh Shekhawat	**800-801**
Shri P. Viswanathan	**802-805**
Shri M.K. Raghavan	**806-809**

Shri Rajaiah Siricilla	**810-812**
Shri Ratan Singh	**813-816**
Shri Mahendra Kumar Roy	**817-818**
Shri Naranbhai Kachhadia	**819-820**
Shri Prabodh Panda	**821-823**
Kumari Mausam Noor	**824-826**
Dr. Sanjeev Ganesh Naik	**827-830**
Prof. Ram Shankar	**831-833**
Shri A.T. Nana Patil	**834-836**
Shri Bharat Ram Meghwal	**837**
Shri Bhudeo Choudhary	**837-839**
Shri Shivraj Bhaiya	**840-845**
Shri Ghanshyam Anuragi	**846-854**
Shri Kishanbhai V. Patel	**855-860**
Shri Lalit Mohan Suklabaidya	**861-864**
Shrimati Rama Devi	**865-868**
Shri Ramesh Vishwanath Katti	**869-874**
Shri Manicka Tagore	**875-879**
Shri A. Sampath	**880-881**
Shri J.M. Aaron Rashid	**882-884**
Sk. Saidul Haque	**885-886**
Shri Ashok Tanwar	**887-889**
Shrimati Kamla Devi Patle	**890**
Shri Sanjay Dina Patil	**891-893**
Shri Narahari Mahato	**894-896**
Shri Naveen Jindal	**897-908**
Shri G.V. Harsha Kumar	**909-910**
Shrimati Botcha Jhansi Lakshmi	**911-914**
Shri Ramsinh Rathwa	**915-916**

Shri Shailendra Kumar **917-919**

Shri Mukesh Bhairavdanji Gadhvi **920**

Shri Shivkumar Udasi **921-926**

Shri Ashok Argal **927-928**

Shri Manohar Tirkey **929-930**

Shri Madan Lal Sharma **931-932**

Shri Devji M. Patel **933-935**

Shri Ramkishun **936-937**

Dr. Arvind Kumar Sharma **938-939**

Shri Ramen Deka **940-941**

Shri Premdas **942**

Shri Chandrakant Khaire **943-945**

Shri S.P.Y. Reddy **946-947**

Shri Madhusudan Yadav **948-949**

Shri M. Krishnasswamy **950-951**

Shri Kaushalendra Kumar **952**

Shri K. Sudhakaran **953-954**

Shri Govind Prasad Mishra **955-956**

Dr. Prabha Kishor Taviad **957-958**

Shri Kamal Kishor Commando **959-960**

Shri Sushil Kumar Singh **961-962**

Shri K.P. Dhanapalan **963**

Dr. Vinay Kumar Pandey **964**

Shri Bhakta Charan Das **965**

Shri Pradeep Kumar Singh **967-968**

ANNOUNCEMENT REGARDING CANCELLATION OF SITTING OF LOK SABHA 741

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	984
Member-wise Index to Unstarred Questions	985-990

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	991
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	992

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Dr. Girija Vyas

Shri Satpal Maharaj

SECRETARY GENERAL

Shri T.K. Viswanathan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Wednesday, March 21, 2012/Chaitra 1, 1934 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

REFERENCE BY THE SPEAKER

Death of 15 persons and injuries to 3 others in a collision of a mini van with the Mathura-Kasganj Express

MADAM SPEAKER: Hon. Members, on 20th March, 2012 fifteen people are reported to have been killed and three others critically injured when a mini van collided with Mathura-Kasganj Express at an unmanned level crossing near Mendu Railway Station in Hathras district of Uttar Pradesh.

Hon. Members, in another tragic accident on the same day 14 children are reported to have been killed and 30 others injured when a school bus plunged into a canal while trying to avoid a collision with a bike in Khammam district of Andhra Pradesh.

I am sure the House would join me in expressing grief over these tragic accidents, which have brought pain and suffering to the families of the bereaved and injured.

The House may now stand in silence for a short while as a mark of respect to the memory of the departed.

11.02 hrs

The Members then stood in silence for a short while.

श्री शरद यादव (मधेपुरा): अध्यक्ष महोदया, प्लानिंग कमीशन की घोषणा के मुताबिक गरीबों का मजाक उड़ाया जा रहा है।...(व्यवधान)

11.03 hrs.

At this stage, Shri Kaushalendra Kumar and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

MADAM SPEAKER: Question Hour.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions)[*]

[*] Not recorded.

11.03 ½ hrs

OBSERVATION BY THE SPEAKER

Notices for Suspension of Question Hour

MADAM SPEAKER: Hon. Members, I have received notices of suspension of Question Hour from S/Shri Prabodh Panda and Sharad Yadav, regarding the report on calculation of poverty line by Planning Commission. There is no provision in the Rules of Procedure under which Members may demand for suspension of Question Hour. I will consider allowing the discussion on the same issue if proper notice is tabled by the Members. Therefore, I disallow the notices for suspension of the Question Hour.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions)[*]

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam, the Budget discussion has to start yet. They can raise this matter there also. The Government is prepared for a discussion in whatever form, time permitting.

… (*Interruptions*)

---

[*] Not recorded

MADAM SPEAKER: Q.No.101. Shri Joseph Toppo.

(Q . 101)

श्री जोसेफ टोप्पो : मैडम, मेरा बहुत जरूरी प्रश्न था।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 12 .00 noon.

11.05 hrs

The Lok Sabha then adjourned
till Twelve of the Clock.

12.00 hrs

The Lok Sabha re-assembled at Twelve of the Clock.

(Madam Speaker *in the Chair*)

PAPERS LAID ON THE TABLE

MADAM SPEAKER: Now, Papers to be laid. Shri Paban Singh Ghatowar

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT OF NORTH EASTERN REGION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PABAN SINGH GHATOWAR): I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(1) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Development of North Eastern Region for the year 2012-2013.

(2) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Parliamentary Affairs for the year 2012-2013. (Placed in Library. See No. LT 6207/15/12)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRIMATI D. PURANDESWARI): I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology, Warangal, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology, Warangal, for the year 2010-2011.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library. See No. LT 6208/15/12)

(3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Visvesvaraya National Institute of Technology, Nagpur, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Visvesvaraya National Institute of Technology, Nagpur, for the year 2010-2011.

(4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above

. (Placed in Library. See No. LT 6209/15/12)

(5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology, Jamshedpur, for the year 2009-2010, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology, Jamshedpur, for the year 2009-2010.

(6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.

(Placed in Library. See No. LT 6210/15/12)

(7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Dr. B. R. Ambedkar National Institute of Technology, Jalandhar, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Dr. B. R. Ambedkar National Institute of Technology,

Jalandhar, for the year 2010-2011.

(8) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (7) above.

(Placed in Library. See No. LT 6211/15/12)

(9) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Banaras Hindu University, Varanasi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(10) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (9) above.

(Placed in Library. See No. LT 6212/15/12)

(11) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Rajiv Gandhi University, Itanagar, for the year 2009-2010, together with Audit Report thereon.

(12) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (11) above.

(Placed in Library. See No. LT 6213/15/12)

(13) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Babasaheb Bhimrao Ambedkar University, Lucknow, for the year 2010-2011.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Babasaheb Bhimrao Ambedkar University, Lucknow, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Babasaheb Bhimrao Ambedkar University, Lucknow,

for the year 2010-2011.

(14) Two statements (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (13) above.

(Placed in Library. See No. LT 6214/15/12)

(15) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology Karnataka, Surathkal, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology Karnataka, Surathkal, for the year 2010-2011.

(16) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (15) above.

(Placed in Library. See No. LT 6215/15/12)

(17) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Malaviya National Institute of Technology, Jaipur, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Malaviya National Institute of Technology, Jaipur, for the year 2010-2011.

(18) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (17) above.

(Placed in Library. See No. LT 6216/15/12)

(19) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indira Gandhi National Open University, New Delhi, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(20) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (19) above.

(Placed in Library. See No. LT 6217/15/12)

(21) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Orissa Primary Education Programme Authority, Bhubaneswar, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.

(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Orissa Primary Education Programme Authority, Bhubaneswar, for the year 2008-2009.

(22) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (21) above.

(Placed in Library. See No. LT 6218/15/12)

(23) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology, Indore, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(24) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (23) above.

(Placed in Library. See No. LT 6219/15/12)

(25) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology Durgapur, Durgapur, for the year 2010-2011.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology Durgapur, Durgapur, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology Durgapur, Durgapur,

for the year 2010-2011.

(26) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (25) above.

(Placed in Library. See No. LT 6220/15/12)

(27) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology Rourkela, Rourkela, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology Rourkela, Rourkela, for the year 2010-2011.

(28) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (27) above.

(Placed in Library. See No. LT 6221/15/12)

(29) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Sardar Vallabhbhai National Institute of Technology, Surat, for the year 2010-2011.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Sardar Vallabhbhai National Institute of Technology, Surat, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Sardar Vallabhbhai National Institute of Technology, Surat, for the year 2010-2011.

(30) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (29) above.

(Placed in Library. See No. LT 6222/15/12)

(31) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Technology Srinagar, Hazaratbal, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Technology Srinagar, Hazaratbal, for the year 2010-2011.

(32) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (31) above.

(Placed in Library. See No. LT 6223/15/12)

(33) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Kendriya Hindi Shikshan Mandal, Agra, for the year 2009-2010.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Kendriya Hindi Shikshan Mandal, Agra, for the year 2009-2010, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Kendriya Hindi Shikshan Mandal, Agra, for the year 2009-2010.

(34) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (33) above.

(Placed in Library. See No. LT 6224/15/12)

(35) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Sarva Shiksha Abhiyan State Education Mission Authority of Meghalaya, Shillong, for the year 2009-2010, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Sarva Shiksha Abhiyan State Education Mission Authority of Meghalaya, Shillong, for the year 2009-2010.

(36) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (35) above.

(Placed in Library. See No. LT 6225/15/12)

(37) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Information Technology, Design and Manufacturing, Kancheepuram, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts.

(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Institute of Information Technology, Design and Manufacturing, Kancheepuram, for the year 2010-2011.

(38) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (37) above.

(Placed in Library. See No. LT 6226/15/12)

(39) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology Guwahati, Guwahati, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(40) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (39) above.

(Placed in Library. See No. LT 6227/15/12)

(41) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology, Hyderabad, for the year 2010-2011, together with Audit Report thereon.

(42) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (41) above.

(Placed in Library. See No. LT 6228/15/12)

MADAM SPEAKER: Dr. Ashwani Kumar – not present.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI MILIND DEORA): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

(i) Review by the Government of the working of the Bharat Sanchar Nigam Limited, New Delhi, for the year 2010-2011.

(ii) Annual Report of the Bharat Sanchar Nigam Limited, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library. See No. LT 6230/15/12)

12.02 hrs

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBER'S BILLS AND RESOLUTIONS

23rd report

श्री कड़िया मुंडा (खूंटी): महोदया, मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का तेईसवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

12.02¼ hrs

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION
23rd and 24th Reports

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I beg to present the Twenty-third and Twenty-fourth Reports (Hindi and English versions) of the Committee on Subordinate Legislation.

12.02 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON FINANCE
50th Report

SHRI YASHWANT SINHA (HAZARIBAGH): I beg to present the Fiftieth Report on 'the Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (Amendment) Bill, 2011' (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Finance (2011–12).

12.03 hrs

STNDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT 19th to 22nd Reports

DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL): I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Social Justice and Empowerment (2011-2012) :

(1) Nineteenth Report on Action taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Eleventh Report on the subject “Scholarship Schemes for SCs/OBCs" pertaining to the Ministry of Social Justice and Empowerment.

(2) Twentieth Report on Action taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Seventeenth Report on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Minority Affairs.

(3) Twenty-first Report on Action taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Sixteenth Report on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Tribal Affairs.

(4) Twenty-second Report on Action taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Fifteenth Report on Demands for Grants (2011-12) of the Ministry of Social Justice and Empowerment.

———

12.03 ¼ hrs

STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY, ENVIRONMENT AND FORESTS
221st Report

SHRI FRANCISCO COSME SARDINHA (SOUTH GOA): I beg to lay on the Table the Two Hundred Twenty First Report (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Science & Technology, Environment & Forests on The Nuclear Safety Regulatory Authority Bill, 2011.

12.03 ½ hrs

STATEMENT BY MINISTER

Status of Implementation of the Recommendations Contained in the 21st Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2011-12), Pertaining to the Department of the Telecommunications, Ministry of Communications and Technology*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI MILIND DEORA): Madam, In pursuance of the Direction 73 (A) of the hon. Speaker of Lok Sabha, I would like to lay a detailed Action Taken Report on the recommendations of Report No. 21 of the Standing Committee on Information Technology pertaining to the Department of Telecommunications on the Table of the House, without taking the valuable time of the House.

---

* Laid on the Table and also placed in Library See No. LT 6231/15/12

12.04 hrs

MATTERS UNDER RULE 377 *

MADAM SPEAKER: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members, who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over slips at the Table of the House within 20 minutes.

Only those matters shall be treated as laid for which slips have been received at the Table within the stipulated time and the rest will be treated as lapsed.

* Treated as laid on the Table

(i) Need to set up computerized reserved and unreserved rail ticket counters at Bichhia and Mihinpurwa railway station under North Eastern Railways

श्री कमल किशोर "कमांडो" (बहराइच) : पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के लखनऊ मंडल के अंतर्गत गोण्डा-बहराइच-नानापारा-मैलानी रेल मार्ग पर बिछिया तथा मिहींपुरवा रेल स्टेशनों पर अनारक्षित टिकट प्रणाली तथा यात्री आरक्षण प्रणाली शुरू किये जाने का अनुरोध किया गया था। उक्त दोनों स्टेशन काफी महत्वपूर्ण हैं, जहां से प्रतिदिन काफी संख्या में रेलमार्ग से लोग यात्रा करते हैं। इन स्थानों की यात्रा का एकमात्र सुगम परिवहन केवल रेल मार्ग है क्योंकि सघन जंगल के मध्य से रेलमार्ग से आवागमन में अत्यधिक कठिनाई होती है। यात्रियों की भारी भीड़ के कारण टिकट मिलने में काफी कठिनाई होती है अथवा ट्रेन छूट जाती है। यात्रियों की सुविधा हेतु उपरोक्त दोनों स्टेशनों पर अनारक्षित टिकट प्रणाली एवं यात्री आरक्षण प्रणाली शुरू किया जाना अत्यावश्यक है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि जनहित में बिछिया तथा मिहींपुरवा रेल स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली शीघ्र प्रारंभ कराया जाये।

(ii) Need to amend the Wildlife Protection Act, 1972 in order to protect the interests of people residing adjacent to forest areas

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA): I take this opportunity to invite your notice to the fate of people who reside at the adjacent areas of forests. They are always under threat of reptile and mammal attacks that ranges from snakes, elephants to monkeys. The Parliament passed Wildlife (Protection) Act in 1972. Amendments have been made to upadate this Act to cope with the challenges in times. After the amendment of Wildlife Protection Act in 2002, the condition of people residing adjacent to forests became miserable. Amendment of Section 51 of the Principal Act enhanced the period of imprisonment to minimum three years and it can be extended to seven years. During the period of imprisonment, the convicted will not be granted bail. These new clauses compel people abstain from employing self-protective measures in case of animal attacks. This makes a feeling of insecurity among them. I request the Government to further amend the Wildlife (Protection) Act so that the life and properties of the people residing adjacent to forests will be protected.

(iii) Need to enact a law in Parliament to set up an Institution at the State level and for monitoring proper allocation and utilisation of Social Component Plan and Tribal Sub Plan funds

DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL): The Analysis of Union Budget using statements 21 and 21A and the Detailed Demands for Grants (DDGs) reveal several gaps in the implementation fo SCP and TSP guidelines.

According to those analysis in the Eleventh Plan period 2007-12, Rs. 65, 189.34 cr and Rs. 44,479.11 cr. has been derived to Scheduled Castes and Scheduled Tribes respectively. The total plan budget for the XIth Five Year Plan-(Minus transfer to States and Union Territories) was Rs. 12, 19, 023 crore. Of this, 16.2 per cent or Rs. 197481.7 crore was due as per SCP guidelines but allocation for only Rs. 13,22,922 crore was made. Similarly, Rs. 99,959.89 crore was due for TSP but allocation was Rs. 55,480.78 crore only. These analysis clearly indicate that consistently allocations under SCP and TSP were far short of the policy decision of SCP and TSP.

Reports of XIth Five Year Plan Planning Commission Approach Paper on Empowerment of Scheduled Castes, 2007 and 2011 and also various reports of Standing Committee on Social Justice and Empowerment and other Studies show that the funds under SCP and TSP apart from shortfall of allocations, the allocated funds are also either underutilized or diverted to some other schemes depriving SCs and STs of their due share of funds and development as there is no proper institutional mechanism for planning, monitoring and evaluation of these funds which had resulted in poor implementation of the schemes.

I request the Government of India that a law be enacted in Parliament for well-designed and dedicated Institutional set up at the State level, for proper allocation of SCP and TSP funds by the Deparments as per the SCP and TSP guidelines and taking into consideration the development needs of SCs

and STs with provision to stringent action against the erring States like non-clearnace of Annual State Plan by Planning Commission unless the State Governments and UTs implement SCP and TSP in letter and spirit.

(iv) Need to upgrade the Clinical Research Unit in the Edathala Grama Panchayat, Aluva, Kerala to a full-fledged Unit

SHRI K. P. DHANAPALAN (CHALAKUDY): I humbly invite the attention of the Government that the Standing Finance Committee of Central Council for Research in Unani Medicine (CCRUM) had recommended to upgrade the Clinical Research Unit in the Edathala Grama Panchayath, Aluva, Kerala to a full-fledged unit, keeping in view a large number of patients and the acceptability of Unani system in the State. During last year, the officers of the Council had visited the Unit in this regard and held meetings with the Grama Panchayath authorities. Grama Panchayath passed a resolution expressing their willingness in providing one acres (100 cents) of Panchayath owned land free of cost to the Unit for constructing additional buildings. Panchayath has also identified three sites at three different areas for this and it is for the CCRUM to finalize and start the work.

I appeal to the Government to sanction necessary funds to the concerned department and direct the concerned authorities to initiate the work at the earliest so that the Unit is upgraded and can provide hygienic accommodation and quality treatment at the Unani Clinical Research Unit in Edathala, Aluva, Kerala.

(v) Need to sanction funds for renovation of Mundrothuruthu Railway Station, augment railway services and passenger amenities in Mavelikkara Parliamentary Constituency, Kerala

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): I would like to draw sthe kind attention of the Union Government towards lack of development in the Mundrothuruthu island Gram Panchayat of Kollam district in Kerala. This Gram Panchayat belongs to my Parliamentary constituency Mavelikkara in Kerala. Mundrothuruthu is inhabited by about 25,000 people and is located at the confluence of the famous Ashtamudi Lake and Kallada River.

Road connectivity of this island to main land is very poor and people of this island depend upon trains only to reach the mainland. Hospitals, District Admiistration, good schools and colleges are situated in the main land. Inadequacy of basic facilities like drinking water, sanitation, electricity and road transport facilities are hampering the progress and development of the residents there.

There is a Railway Station in Mundrothuruthu which is the halt station. The poor passengers of Mundrothuruthu are not getting adequate train facilities. The Railway Station building is in a dilapidated condition. The Railway Administaration has been neglecting this Railway Staton. No fund is allocated for shelter, extension of the platform and other passenger amenities. The Mundrothuruthu railway station do not fully benefit the people as long distance trains do not stop here. Years back, there was a long distance train i.e. Malabar Express which used to stop here but it was discontinued due to unknown reasons. There is a demand from the commuters to reinstate the halt of this train. If it is not possible for any reasons, the stoppage of Maveli Express may be provided at this Station for the benefits of the peple of Mundrothuruthu. The Railway Station is one of the most accident prone stations. There was a serious train accident, the infamous Peruman train accident when the Bangalore-Kanyakumari Island Express derailed on the Peruman bridge over Ashtamudi river and fell into the

river. Hundreds of passengers lost their lives in this tragic accident. This station should be given a special status.

In this situation, I would like the Railway Minister and the Union Government to sanction adequate fund for the renovation of this Railway Station Building, extension of the platform and passenger amenities. This Railway Station should be converted into a signal station or crossing station.

(vi) Need to Streamline mid-day meal scheme in government schools in Hoshiarpur Parliamentary Constituency, Punjab

श्रीमती संतोष चौधरी (होशियारपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र होशियारपुर (पंजाब) के सरकारी स्कूलों, जिनकी संख्या करीब 1800 है, में भारत सरकार द्वारा संचालित मिड-डे-मील स्कीम जो कि गरीब परिवार के छात्र-छात्राओं के लिए शुरू की गयी थी, बंद होने के कगार पर है। छात्र छात्राओं में, अध्यापकों में तथा मिड डे वकर्स में पिछले चार-पांच महीनों से चिंता व्याप्त है, क्योंकि विद्यार्थियों को राशन उपलब्ध न होने के कारण खाना नहीं मिल रहा है तथा न ही मिड डे कर्मचारियों को वेतन भत्ता मिल रहा है। पंजाब सरकार ने खाद्यान्न का (केवल जिला होशियारपुर में) 2 करोड़ रूपया आढ़तियों का देना है तथा 1 करोड़ 14 लाख के करीब मिड डे वर्कर्स का बकाया है। भारत सरकार ने गरीब परिवार के बच्चों को शिक्षा के साथ-साथ स्वास्थ्य का ध्यान रखते हुए यह मिड डे मील स्कीम शुरू की थी जिसमें भारत सरकार 75 प्रतिशत धनराशि तथा राज्य सरकार 25 प्रतिशत धनराशि का योगदान देती है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूं कि राज्य में मिड डे मील स्कीम में अनियमितताओं का पता लगाया जाए तथा होशियारपुर में मिड डे मील स्कीम को तुरन्त पुनः क्रियान्वित किया जाए।

(vii) Need to set up a Zonal Office of State Bank of India at Silchar, Assam

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA (SILCHAR): The demand for opening a Zonal Office of the State Bank of India at Silchar, Assam, covering the Regional Offices of Agartala, Aizawl and Silchar has gained momentum. A cross section of people and representative of different Trade Union, Merchant Associations as well as the customers of the SBI made strong demand for this.

The Regional Offices of Agartala, Aizawl and Silchar are facing a lot of problems in the absence of a Zonal Office here. At present, Agartala and Aizawl Regional Offices are tagged with Shillong Zonal Office and Silchar Regional Office is tagged with Guwahati Zonal office. Both Shillong and Guwahati Zonal Office are far away from their respective Regional Offices because of the difficult terrain of the Jaintia Range and horrible roadways from Silchar to Shillong and Guwahati. All means of communication for Silchar, Agartala and Aizawl are risky and time consuming.

It needs no mention that the Regional Offices have to move their Zonal Offices for disposal of customers' needs, both in terms of technology upgradation and financial sanction. Several representations were made to the SBI authority for opening a Zonal Office at Silchar but unfortunately ignoring all those demands a Zonal office was opened at Jorhat in upper Assam.

Silchar being the second largest town of Assam and also being at the center of both Agartala and Aizawl, the area demands a Zonal Office at Silchar covering the three Regional Offices of SBI and catering to the needs of about one crore population and around 300 branches of the SBI.

I therefore, urge upon the Government to set up a Zonal Office of the SBI at Silchar immediately.

(viii) Need to strengthen and elevate embankments of Sikarhana-Burhi Gandak river in Bihar to prevent annual floods in the region

श्रीमती रमा देवी (शिवहर) : नियम 377 के तहत मैं सरकार से आग्रह करना चाहती हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर अंतर्गत पूर्वी चम्पारण जिला के सिकरहना-बूढी गंडक नदी के तटबंध की स्थिति अत्यंत जर्जर है जिससे मधुबन-चिरैया-ढाका-पकडीदयाल के तटबंध खतरनाक स्थिति में आ गये हैं। गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग के जानकारी रहने के बावजूद इस पर कोई अपेक्षित कार्रवाई नहीं हो पायी है। इन तटबंधों की दयनीय स्थिति को देखने से पता चलता है कि वर्षो से उक्त तटबंध के ऊंचीकरण व सुदृढ़ीकरण का कार्य नहीं किया गया है जिससे वर्षा के दिनों में नेपाल से निकलने वाली नदियों के जल प्रवाह से सिकरहना नदी में प्रत्येक वर्ष बाढ़ की स्थिति उत्पन्न हो जाती है तथा लाखों हेक्टेयर फसल एवं बड़ी आबादी तबाह हो जाती है। पश्चिम चम्पारण, पूर्वी चम्पारण एवं मुजफ्फरपुर जिले के अंतर्गत आने वाले चनपटिया-सुगौली-लालबगेया-चिरौ-ढाका-मधुबन-पकड़ीदयाल-कटैया-सेमरा-मोतीपुर तक सिकरहना-बूढी गंडक नदी का 143 कि.मी. बायां व दायां तटबंध के ऊंचीकरण व सुदृढ़ीकरण का कार्य होने से लाखों हेक्टेयर कृषि भूमि को सिंचाई की सुविधा प्रदान की जा सकेगी, जिससे पश्चिम चम्पारण, पूर्वी चम्पारण एवं मुजफ्फरपुर जिले की कृषि उत्पादन क्षमता भी कई गुणा बढ़ जायेगी तथा बाढ़ से होने वाली तबाही से बड़ी आबादी को निजात मिल सकेगा।

सरकार से अनुरोध है कि शीघ्र उपरोक्त तटबंधों के ऊंचीकरण एवं सुदृढ़ीकरण का कार्य जनहित में कराया जाये।

(ix) Need to issue 'No Objection Certificate' for Land- use by Bokaro Thermal Plant and Chandrapura Power Plant in Giridih Parliamentary Constituency, Jharkhand

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : दामोदर वैली कॉरपोरेशन द्वारा भारत सरकार की योजना या राज्य सरकार की योजनाओं के जमीन पर अनापति प्रमाण पत्र नहीं दिया जा रहा है। लगभग तीन वर्षो से सारा विकास कार्य मेरे संसदीय क्षेत्र के बोकारो थर्मल और चन्दपुरा पॉवर प्लांट क्षेत्र में विकास कार्य अवरूद्ध है।

अतः सरकार से जनहित को ध्यान में रखते हुए अनुरोध है कि अविलम्ब अनापत्ति प्रमाण पत्र निर्गत करने हेतु आवश्यक निर्देश दिये जायें।

(x) Need to impress upon Government of Delhi to extend benefit of reservation in government services and educational institutions to OBC candidates having OBC certificates issued by other State Governments

श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर) : मैं सरकार का ध्यान दिल्ली सरकार द्वारा अन्य राज्यों के ओ.बी.सी. प्रमाण- पत्र को मान्यता न देने की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। दिल्ली सरकार ने आदेश दे रखा है कि दूसरे राज्यों द्वारा जारी पिछड़ा वर्ग (ओबीसी) प्रमाण-पत्र को दिल्ली सरकार मान्यता नहीं देगी। इसका अर्थ हुआ कि उत्तर प्रदेश, हरियाणा, मध्य प्रदेश, उत्तराखंड, पंजाब आदि दूसरे राज्यों के पिछड़ा वर्ग के उम्मीदवार दिल्ली सरकार की नौकरियों के लिए आदेवन नहीं कर सकेंगे और न ही उन्हें दिल्ली के कॉलेजों में पिछड़ा वर्ग के लिए आरक्षित कोटे के तहत दाखिला ही मिल सकेगा। दिल्ली सरकार का यह आदेश न केवल अब तक की मान्य परंपराओं के विपरीत है बल्कि भारतीय संविधान की भावनाओं के भी उलट है। दूसरे राज्यों द्वारा जारी ओबीसी प्रमाण-पत्र को मान्यता न देने का आदेश जारी कर दिल्ली सरकार ने एक तरह से न केवल पिछड़े वर्ग के उम्मीदवारों को दिल्ली में नौकरी से वंचित करने बल्कि शिक्षण संस्थाओं में भी उन्हें दाखिला लेने से वंचित कर रखा है। यह समझ से परे है कि दिल्ली से बाहर का कोई उम्मीदवार दिल्ली सरकार से ओबीसी का प्रमाण-पत्र कैसे और किस आधार पर प्राप्त कर सकेगा? इसके विपरीत दिल्ली सरकार द्वारा जारी ओबीसी प्रमाण पत्र को अन्य राज्यों में मान्यता दी जाती है। राज्यों द्वारा आमतौर से दो प्रमाण पत्र जारी किये जाते हैं, जिसमें एक राज्य की नौकरियों के लिए जबकि दूसरा केन्द्र सरकार की नौकरियों के लिए मान्य होता है। इस तरह जब राज्यों द्वारा जारी पिछड़ा वर्ग प्रमाण पत्र को केन्द्र सरकार अपनी नौकरियों के लिए मान्यता देती है तो फिर दिल्ली सरकार ऐसा क्यों नहीं कर सकती?

हमारी सरकार से मांग है कि वह दिल्ली सरकार को निर्देश दे कि वह अपने इस आदेश को वापस ले ताकि पिछड़े वर्ग के उम्मीदवार भी दिल्ली की नौकरियों के लिए आवेदन कर सकें। साथ ही, दिल्ली के विश्वविद्यालयों और कॉलेजों में दाखिला ले सकें।

(xi) Need to allocate adequate power to Uttar Pradesh from Central Power Projects

श्री भीष्म शंकर उर्फ कुशल तिवारी (संत कबीर नगर) : उत्तर प्रदेश में केन्द्र सरकार के प्रतिष्ठान, एन.टी.पी.सी. एवं एन.पी.सी.आई.एल. द्वारा कुल 8,753 मेगावाट क्षमता की परियोजनायें स्थापित हैं लेकिन इन परियोजनाओं से उत्तर प्रदेश को केवल 38 प्रतिशत बिजली आवंटित की गयी है। उत्तर प्रदेश द्वारा इन परियोजनाओं की स्थापना के लिए आवश्यक भूमि एवं जल की व्यवस्था उस समय की गयी थी जब एन.टी.पी.सी. ने अपना कार्य प्रारंभ किया था तथा अन्य राज्यों में भूमि एवं जल की सुविधा एन.टी.पी.सी. को नहीं मिल रही थी। उत्तर प्रदेश में बिजली की भारी कमी है तथा केन्द्रीय परियोजनाओं में उत्तर प्रदेश का अंश बढ़ाने के लिए प्रदेश की पूर्व मुख्यमंत्री द्वारा प्रधानमंत्री जी को कई बार अनुरोध किया गया है लेकिन केन्द्र सरकार केन्द्रीय परियोजनाओं में राज्यों का अंश निर्धारित करने के लिये अभी भी गाडगिल फार्मूले पर टिकी हुई है।

उत्तर प्रदेश द्वारा जनसंख्या के आधार पर बिजली के आवंटन की माँग की जा रही है लेकिन आवंटन के फार्मूले में परिवर्तन न होने के कारण उत्तर प्रदेश को आवश्यकता के अनुसार बिजली नहीं मिल पा रही है। दूसरी तरफ स्थिति यह है कि दिल्ली को आवश्यकता से अधिक बिजली आवंटित है तथा दिल्ली में कार्यरत निजी वितरण कंपनियाँ लगातार अन्य राज्यों को सरप्लस बिजली का ऊँची दरों पर विक्रय कर रही है। उत्तर प्रदेश को भी अपनी आवश्यकता की पूर्ति के लिये इन कंपनियों से बिजली क्रय करनी पड़ रही है।

बिजली एक राष्ट्रीय संसाधन है। अतः इसका आवंटन आवश्यकता के अनुरूप किया जाना चाहिए। केन्द्र सरकार को केन्द्रीय परियोजनाओं से बिजली के आवंटन में उत्तर प्रदेश के प्रति भी वही उदार रवैया अपनाना चाहिए, जो उन्होंने दिल्ली के मामले में अपनाया है। उत्तर प्रदेश को अधिक बिजली आवंटित किये जाने की मांग पूरी तरह जायज है क्योंकि केन्द्र सरकार द्वारा स्थापित विद्युत परियोजनाओं के लिये उत्तर प्रदेश ने अपने बहुमूल्य संसाधन जैसे कि भूमि एवं पानी इन परियोजनाओं के लिये उपलब्ध कराये हैं तथा उत्तर प्रदेश का पर्यावरण भी इन परियोजनाओं से प्रभावित हुआ है। उत्तर प्रदेश द्वारा राष्ट्रहित में दिये गये सहयोग के लिए केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश को जनसंख्या के अनुपात में बिजली का आवंटन करना चाहिए।

(xii) Need to run a direct train from Saharsa to Hatia in Bihar

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया) : पूर्व मध्य रेल हाजीपुर अंतर्गत गाड़ी संख्या 15281 कोशी एक्सप्रेस सहरसा से पटना तथा पटना में वहीं डिब्बा एवं इंजन पटना से गाड़ी संख्या 18625 पटना-हटिया एक्सप्रेस बनकर हटिया तक जाती है। गाड़ी संख्या बदल जाने से रेल यात्रियों विशेषकर चेयरकार में आरक्षित सीट पर सफर कर रहे यात्रियों को सहरसा से हटिया जाने के लिए दो बार आरक्षण लेना पड़ता है। एक सहरसा से पटना एवं उसी ट्रेन में जिसका नम्बर पटना में बदल जाता है, पटना से हटिया के लिए लेना पड़ता है, जिससे रेल यात्रियों को काफी परेशानी होती है और उसे अनावश्यक आर्थिक बोझ भी उठाना पड़ता है।

अतः जनहित में रेल मंत्रालय, रेल यात्रियों की कठिनाइयों को देखते हुए गाड़ी संख्या 18625/18626 एवं गाड़ी संख्या 15281/15282 को मिलाकर नई गाड़ी संख्या करके सहरसा से हटिया के बीच चलाई जाए।

(xiii) Need to enhance the per unit assistance given under Indira Awas Yojana

DR. RATNA DE (HOOGHLY): I wish to bring to the notice of the Hon'ble Minister that the amount that is being sanctioned for the construction of a house in plains under Indira Awas Yojana is a mere Rs. 45,000/- . In these days of spiraling price of construction materials-bricks, cements steel, it is next to impossible to construct a house with that meager amount. The amount of Rs. 45,000 should be revised upwardly to ensure that houses are constructed in plains under the Indira Awas Yojana. I would like to strongly urge the Government to expeditiously enhance the amount being sanctioned for construction of the houses under Indira Awas Yojana to at least Rs. 1 lakh from the present meager amount of Rs. 45,000.

(xiv) Need to provide forest land for construction of road under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana from Adimalaikadu to Kemmampatty in Dharmapuri Parliamentary Constituency, Tamil Nadu

SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI): I would like to bring to the kind notice of the Government that for the formation of a new road from Adimalaikadu to Kemmampatty in Palamalai Hils, Kolathur Panchayat Union Mettur Taluk, Salem district, which falls in my parliamentary constituency, Dharmapuri, under Pradhan Mantri Gramm Sadak Yojana (PSGSY), the District Collector has certified that no alternative suitable nonforest land is available and suggested for diversion of 3.97 hac of forest land for the same. The Principal Conservator of Forests, Government of Tamil Nadu has consented to the proposal od the District Collector and sent proposal accordingly to Deputy Conservator of Forests (Central), Bangalore, vide letter dated 21.01.2011. However, the abovesaid Deputy Conservator of Forests (central) without stating any genuine reason returned the proposal asking the State Government of Tamil Nadu to send a revised proposal which has also been resubmitted.

In this connection, I would like to mention here that in the absence of a road, the people of the area have to walk around 05 to 15 kms for various pruposes. Sometime they have to carry on shoulder patients and pregnant women throughout all these 05 to 15 kms to reach a hospital in Mettur.

I, therefore, urge upon the Government to kindly direct the Conservator of Forests (Central) to clear the proposal for acquiring 3.97 hectares of forest land for the above purpose, at the earliest.

(xv) Need to address the problem of malnutrition in the country

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): India has the highest percentage of undernourished children in the world. Approximately 60 million children are underweight in India. "The problem of malnutrition is a matter of national shame" Prime Minister Manmohan Singh said at the launch of the HUNGAMA (Hunger and Malnutrition) Report, which surveyed 73,000 households across nine States. Moreover, inequalities in under nutrition between demographic,, socio-economic and geographic groups increased during the 1990s attributed to the neoliberal economic policies and the structural adjustment programmes that advocates reduced funding in the welfare sector by the state. The existing response to malnutrition in India has been skewed towards food-based interventions and has placed little emphasis on schemes addressing the other determinants of malnutrition. Indian food prices have hit their highest level in more than a year, touching at an annual rate of 18 per cent. The percentage of rural Indian households that were undernourished rose from 48% at the time of NSS Round 43 (1987-88) to 67% at NSS Round 57 (2001-2002). Undernourished urban households rose from 37% in 1987-88 to 51% in 2001-2002. No pragmatic mechanism exists now to ensure the food grains to reach the masses. Improper storage facilties and poor maintenance across the country have destroyed a mind-boggling 10,688 lakh tones of food grains over the years. Primary policy response to child malnutrition, the Integrated Child Development Services (ICDS) program is staggering with poor coverage. A calculation in 2004, based on simple arithmetic, showed that a budgetary allocation of at least Rs. 12,000 crores was required for the universalisation of ICDS. Yet, so far, the maximum amount provided in the Union budget of 2008-09, has been approximately half of that requirement. Through emphasizing micro-nutrient supplementation, private manufacturers of micro-nutrient enriched packaged food are to be progressively provided with assured demand through government procurement for ICDS.

Through diverting several of the core functions of ICDS and its workers to NGOs, Self Help Groups and other private organizations, including the corporate sector, the governments responsibilities and administration of ICDS is hollowed out and privatization becomes a fait accompli. Strengthening of the PDS with sufficient storage facilities and effective distribution of stored food grains are other important steps to be taken to curb the problem of malnutrition.

So the Government should take necessary steps towards the above mentioned issues in order to curb the issue of malnutrition.

(xvi) Need to expedite computerization of office of Employees' Provident Fund Organisation in Keonjhar Parliamentary Constituency, Odisha

श्री यशवंत लागुरी (क्योंझर) : नियम 377 के माध्यम से सदन की जानकारी में लाना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में खानों में मजदूर कार्यरत हैं और उन्हें श्रम संबंधी सुविधाएं दिलवाने एवं श्रम संबंधी कानूनों के पालन करने में इस संसदीय क्षेत्र में कर्मचारी भविष्य निधि संगठन का एक आफिस कार्यरत है। देश में श्रमिक संबंधी आंकड़ों को संकलित करने के लिए 120 कार्यालयों में कम्प्यूटरीकरण किए जाने का कार्य स्वीकृत हुआ था जिसके तहत 119 कार्यालयों में यह कम्प्यूटरीकरण कार्य 31 मार्च, 2011 तक पूर्ण हो चुके हैं। जिस एक कार्यालय में कम्प्यूटरीकरण का कार्य रह गया है उनमें केवल एक ही मेरा संसदीय क्षेत्र क्योंझर है। अभी तक एक साल बीत जाने के बाद भी मेरे संसदीय क्षेत्र क्योंझर में ई.पी.एफ कार्यालय का कम्प्यूटरीकरण नहीं किया जा सका है। इससे मेरे संसदीय क्षेत्र में श्रमिक संबंधी आंकड़े एवं उनको सुविधाएं दिलाने में कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र क्योंझर में कर्मचारी भविष्य निधि संगठन के आफिस का कम्प्यूटरीकरण करने का कार्य प्राथमिकता से किया जाये एवं इसके अभी तक उपरोक्त कार्य नहीं होने की जांच भी की जाये।

(xvii) Need to restart Cement Factory at Japla, district Palamu, Jharkhand

श्री कामेश्वर बैठा (पलामू) : मैं नियम 377 के अंतर्गत अपने संसदीय क्षेत्र के पलामू जिला अंतर्गत वेट तकनीक पर आधारित बंद पड़ी जपला फैक्ट्री को पुनः चालू करने के मामले पर वाणिज्य उद्योग मंत्रालय भारत सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र बेरोजगारी, भुखमरी, जनता का पलायन, प्राकृतिक आपदा तथा उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र है। इस क्षेत्र में मात्र एक जपला सीमेंट फैक्ट्री थी, जिसकी स्थापना वर्ष 1921 में की गई थी, जिससे स्थानीय जनता की रोजी-रोटी लगी हुई थी। राज्य सरकार को राजस्व की प्राप्ति हो रही थी, जिसे एकाएक बंद कर दिया गया।

राज्य गठन के बाद झारखंड औद्योगिक नीति 2001 के अंतर्गत गठित पुनर्वास समिति की दिनांक 17.12.2003 की बैठक में इस इकाई को पुनः चालू करने के मामले पर विचार किया गया।

आज देश में श्रम शक्ति को बढ़ाने (बेरोजगारी दूर करने के लिए) भारत सरकार तरह-तरह की औद्योगिक नीति अपना रही है, ऐसी विषम परिस्थिति में इसे बंद करना औद्योगिक नीति तथा श्रम शक्ति के विरुद्ध है।

पुनः 20.07.2007 को लाइम स्टोन माइनिंग लीज के पुर्ननवीकरण के संबंध में विचार किया गया। कब तक सरकार विचार करती रहेगी, समझ में नहीं आता।

अतः झारखंड औद्योगिक नीति 2001 एवं झारखंड उद्योग पुनर्वास योजना 2003 के आलोक में इस फैक्ट्री को पुनः चालू करने के लिए सरकार इस दिशा में शीघ्र कदम उठाए।

12.05 hrs

SUBMISSION BY MEMBERS
Re: Criteria for defining poverty line by Planning Commission

श्री शरद यादव (मधेपुरा): अध्यक्षा जी, देश का जो प्लानिंग कमीशन है, कल की जो उनकी घोषणा है, वह एक तरह से इस देश की गरीबी का एक क्रूर मजाक है। इसके बावजूद कि सुप्रीम कोर्ट ने पिछली बार, इन्होंने जो आंकड़े दिये थे, इन्होंने उससे भी घटाकर कहा कि 22 और 26 रूपए। 22 रूपए ग्रामीण भारत में और 28 रूपए शहरी भारत में ...(व्यवधान) कई जगह 26 छपा है और कई जगह 28 छपा है। ...(व्यवधान) मेरा आपसे निवेदन है कि यह मजाक हुआ है और देश में जिस तरह से गरीबी रोज बढ़ती है और मैं देखता हूं कि प्लानिंग कमीशन एक बार भी अच्छी बात नहीं बोलता है। यह अजीब हालत है। क्यों, किस बात से और क्या इनकी, यह देश के एक आदमी को ठीक से नहीं मिलते हैं, इन्हें पता नहीं है कि देश कहां है और प्लानिंग कमीशन का उपाध्यक्ष इनको बना रखा है। हम लोगों के यहां एक कहावत है कि *तो वह कभी अच्छा नहीं बोलता है। *।

MADAM SPEAKER: This will not go on record.

… (*Interruptions*)

श्री शरद यादव : मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि ये जब भी बोलते हैं, इनके बोलने के बाद देश भर में हाहाकार होता है, बैचेनी होती है। ये जब भी बोलेंगे, महंगाई बढ़ेगी। कल इन्होंने जो बात कही, वह एक आदमी की आमदनी है या दो की है या परिवार की है, कुछ पता नहीं है। कहते हैं कि तेंदुलकर कमेटी और एनएसएसओ, मैं एनएसएसओ के बारे में कहना चाहता हूं, हमने कहा था कि आप कास्ट सेंसस कराईये। आम सहमति से बात हो गयी थी। आपने उसके कई टुकड़े कर दिये। एनएसएसओ ने यह रिपोर्ट दी है, आज से चार साल पहले कि हिन्दुस्तान में पिछड़ी जाति के लोग, जिनकी दो तिहाई आबादी है, वे हिन्दुस्तान में 38 फीसदी हैं। यह एनएसएसओ और यह तेंदुलकर कमेटी, इन कमेटियों को बिठाकर आप इस देश के, ...(व्यवधान) सक्सेना कमेटी, इन कमेटियों से देश नहीं चलेगा। ये कमेटियां आप के बाजू में बैठकर आंकड़े बनाती हैं। आप गरीबों की संख्या क्यों घटाना चाहते हैं?...(व्यवधान) ये पालतू कमेटियां आप क्यों बनाते हो और किस बात के लिए बनाते हो? ...(व्यवधान) मैं आपसे कहना चाहता हूं कि इससे बेहतर होगा, बाजार बहुत फले-फूलेगा, हिन्दुस्तान में गरीब लोगों को खड़ा करके गोली से मारो,

* Not recorded

तभी निदान होगा। ...(व्यवधान) यह अपमान भी नहीं है। एक तरह से गरीब आदमी को गोली मार दो, उनको जहर दे दो, तो हम देश में कहेंगे कि दुनिया में हम सब आगे हो गए हैं। कोई सुनने वाला नहीं है। ये जो ट्रेजरी बेंचेज पर लोग बैठे हैं ...(व्यवधान)

श्री उदय सिंह (पूर्णिया): ...(व्यवधान) को बंद करो। ...(व्यवधान) Dismiss the Planning Commission. … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : अब आप बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions)[*]

अध्यक्ष महोदया : शरद जी, अब आप समाप्त करिए।

*(Interruptions)**

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

*(Interruptions)**

अध्यक्ष महोदया : वह बोल रहे हैं। आप बीच में क्यों खड़े हो गए?

*(Interruptions) **

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

*(Interruptions) **

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record except what Shri Sharad Yadav is saying.

*(Interruptions) **

अध्यक्ष महोदया : अब आप संक्षेप में करिए।

…(व्यवधान)

श्री शरद यादव: अध्यक्ष जी, जगदंबिका पाल जी वह ओथ लेकर यहां बता दें कि मैं जो बात बोल रहा हूं, गलत बोल रहा हूं। ओथ लेकर बोल दें। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप इधर संबोधित करिए।

…(व्यवधान)

---

[*] Not recorded

श्री शरद यादव: ये गरीबों के इलाके में रहते हैं। उनका वोट पाते हैं। ...(व्यवधान) मैं यह नहीं कहना चाहता हूं ...(व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए, इसके बाद आप जो बोलना चाहें, बोलिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप इधर कहिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। आप इधर बोलिए।

श्री शरद यादव: जब आपको मौका मिलेगा तब आप बोलिए। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरकारी ट्रेजरी बेन्चेज के लोग हैं, मैं एक से नहीं मिला हूं। हर आदमी दुखी है। यहां उनकी जुबान बंद है। देश में इस सदन का एक एमपी नहीं है जो प्लानिंग कमीशन की बातचीत है, जो उनका एनाउंसमेंट है-22 रूपये, 26 रूपये या 28 रूपये का, इससे कौन सहमत है?...(व्यवधान) आप खुद सासाराम से हैं। आप अपने दिल से पूछ लीजिए कि यह बात सही है या नहीं है। इस तरह की बात कहना और प्लानिंग कमीशन में उस आदमी को बैठाना चाहिए जो इस देश की जमीन को जाने। इस देश के गरीब-गुरबा के तकलीफ और दर्द को जाने। ऐसे आदमी को बैठाया है जिसका इनसे आज तक कोई वास्ता नहीं है। जो इस देश के कोई चीज में नहीं है। मैं आप से यह कहना चाहता हूं कि यह इतना बड़ा अपराध है, इतना बड़ा गलत काम इन्होंने किया है कि इस देश में आप फूड सिक्योरिटी बिल लाना चाहते हैं। ऐसा फूड सिक्योरिटी बिल लाना चाहते है। यानी ये सारी गरीबी रेखा के नीचे घटा कर, सोनिया जी आप चाहते है कि यह फूड सिक्योरिटी लाई जाए। सरकार का कोई आदमी या प्रधानमंत्री उनका क्या फर्ज था? उनको बुला कर बोलते कि क्या जरूरत है, दो आदमी की कमेटी पर बोलने का। एनएसएसओ और तेन्दुलकर कमेटी पर आप क्यों बयान दे रहे हैं? आप इन पर क्यों बोल रहे हैं? आप प्लानिंग कमीशन के उपाध्यक्ष हैं। आपको क्या हक है? आप ऐसी बात क्यों बोल रहे हैं? जिस देश में सुप्रीम कोर्ट तक तकलीफ में हो कर जो आदेश दिया उस तकलीफ को आपने बढ़ा दिया और उस तकलीफ को इजाफा कर के आपने कह दिया कि इससे भी कम में लोग गरीबी रेखा के नीचे रहते हैं।...(व्यवधान) यानी एक तरह से आप आग में घी डालने का काम कर रहे हैं। . ..(व्यवधान) अध्यक्ष जी, मैं आप से विनती करना चाहता हूं कि प्लानिंग कमीशन को चलाना है तो उसे जवाहरलाल जी ने चलाया था। एक से एक प्लानिंग कमीशन के उपाध्यक्ष रहे हैं। मैं उनको जानता हूं। बहुत लोगों को जानता हूं। मेरी आप से विनती है।..(व्यवधान) सब तरफ से हाथ जोड़ कर विनती है कि

हिन्दुस्तान से इस आदमी का छुटकारा करिए। ..(व्यवधान) आप प्लानिंग कमीशन वाइंड-अप कर दीजिए लेकिन ऐसे लोगों को बैठा कर *

MADAM SPEAKER: This will not go in record.

(Interruptions) *

श्री शरद यादव : गरीबों के साथ ऐसा जूल्म करते हैं कि मैं अपने जुबान और बोली से व्यक्त नहीं कर सकता हूं। इसलिए मेरी विनती है, आप सब लोग बैठे हैं यह आदमी जो है वह प्लानिंग कमीशन के किसी काम का नहीं है। यह कोई काम का नही है। इसे देश की कोई समझ नहीं है। ...(व्यवधान) यह जब बोलता है* *इसे वाइंड अप करिए।*...(व्यवधान) आप अच्छा प्लानिंग कमीशन बनाइए। यही मेरी आप से विनती है और ये आंकड़े वापस होने चाहिए। जब बिहार में तीन-तीन लोगों ने बैठ कर कहा कि इनको गरीबी रेखा मापने का तरीका मालूम नहीं है। ये गरीबी फुट, टेप, थर्मामीटर या कैलोरी से नापते हैं। कैलोरी को इस देश में कौन जानता है? आप कैलोरी कहां से ड्राइव करते हो? ..(व्यवधान) इस देश में क्यों मजाक कर रहे हो? 63 वर्षों में देश में गरीब कौन है उनकी गिनती नहीं कर पाए, गरीब की संख्या का पता नहीं लगा पाए, देश की जातियों की संख्या पता लगाने में दायें- बायें करते हैं। मैं आप से विनती करूंगा कि यह प्लानिंग कमीशन देश के हर चीज के खिलाफ है। इसे वाइंड अप करो या इसे अच्छा बनाओ। जो जानने वाला है, जो आदमी हिन्दुस्तान की धरती को जानने वाला है। आप सब लोगों में बहुत लोग हैं जो देश को जानते हैं। उनको बैठाने का काम करो। देश के साथ यह मजाक मत करो। गरीब के साथ गरीबी मजाक कर रही है। उसके साथ उसकी लाचारी मजाक कर रही है। उसकी बेबसी, अपमान और उसके ऊपर से आप धक्का मार कर उसको कहते हैं कि तुम हो ही नहीं। तुम्हारी संख्या ही नहीं है। तुम दुनिया में ही कहीं नहीं हो। जिन्दा लोगों को तुम मरा मानते हो। जो गरीब लोग हैं, जो आपके और हमारे जैसे हैं उनको आप इस तरह से देखते हो इसलिए मैं बहुत वेदना और तकलीफ के साथ आप से कहना चाहता हूं और सरकार से विनती करना चाहता हूं कि इस मामले का निपटारा करें। प्रधानमंत्री या कोई जिम्मेदार मंत्री इस पर जवाब देने का काम करे कि यह आंकड़ा झूठ है।

* Not recorded

पूरा देश इसे गलत मानता है। इस गलती को वापिस लीजिए और हिन्दुस्तान के गरीब की नए सिरे से पहचान करने का काम कीजिए, तभी यह देश आगे बढ़ेगा, तभी यह मुल्क आगे बढ़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने की इजाजत दी, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार और शुक्रिया अदा करता हूं।

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): अध्यक्षा जी, आज जिस विषय पर शरद भाई ने नोटिस दिया है, वह विषय गरीबों के प्रति इस सरकार की संवेदनहीनता को बहुत मुखरता से उजागर करता है। आपको याद होगा कि कुछ दिन पहले इसी सरकार ने एक हलफनामा देकर सुप्रीम कोर्ट में यह कहा था कि शहर में 32 रुपये कमाने वाला और देहात में 26 रुपये कमाने वाला व्यक्ति गरीबी रेखा को पार कर जाता है। उसका अर्थ था कि यदि शहर में रहने वाले एक नवयुवा को पांच हजार रुपये की नौकरी मिल जाए और उसके कंधों पर दो बूढ़े मां-बाप, एक पत्नी, एक बच्चा और एक अपना, कुल मिलाकर पांच लोगों के भरण-पोषण की जिम्मेदारी हो, तो वह व्यक्ति इस सरकार की आंख में अमीर हो जाता है।

आपको शायद याद हो, जब मैं महंगाई पर चर्चा कर रही थी...(व्यवधान) जब मैं इस सदन में महंगाई पर चर्चा कर रही थी, तो मैंने इस आंकड़े को और ज्यादा ब्रेक-अप करके आपके सामने रखा था और यह कहा था कि इससे 100 ग्राम चावल, 20 ग्राम दाल, एक चुटकी नमक और 10 दाने चीनी किसी भी व्यक्ति को मुहैया होती है। अगर सरकार समझती है कि इतना मिलने वाला व्यक्ति अमीर है तो सरकार की बुद्धि पर मुझे तरस आता है। हम लोग सोचते थे कि मेरी उस बात को सरकार गंभीरता से लेगी और उसे संदर्भ बनाते हुए उस आंकड़े को सुधारेगी। लेकिन हुआ है जले पर नमक छिड़कने का काम। हिन्दी की एक कहावत है - चौबे जी छब्बे बनने गए थे दूबे बनकर रह गए। जो गरीब इनके द्वार पर रोने गया था और कहने गया था कि 32 और 26 का आंकड़ा मेरे लिए बहुत कम आंकड़ा है। इसे सुधारकर थोड़ा बढ़ाओ। उसे चार-चार रुपये घटाने का काम इस सरकार ने किया। 32 से 28 कर दिया, 26 से 22 कर दिया।...(व्यवधान)

अभी शरद भाई प्लानिंग कमीशन को दोष दे रहे थे। मैं कहना चाहती हूं, प्लानिंग कमीशन को दोष क्यों देना? दोषी तो यह सरकार है। कमीशन तो रिपोर्ट देते हैं, कमेटियां भी रिपोर्ट देती हैं। स्वीकार कौन करता है? जो स्वीकार करता है, असली दोषी वह है। इसीलिए मैंने तब भी यह बात कही थी कि प्लानिंग कमीशन अपना काम करेगा। प्लानिंग कमीशन हमारे समय में भी था, लेकिन उसके चेयरमैन प्राइम मिनिस्टर होते हैं। आप जिसका नाम ले रहे हैं, वह डिप्टी चेयरमैन है, अध्यक्ष प्राइम मिनिस्टर हैं। आप

प्लानिंग कमीशन की तरफ चीजें मोड़कर सच्चाई से मुंह मोड़ रहे हैं, असली दोषी को बरी कर रहे हैं।

अध्यक्षा जी, असली दोषी यह सरकार है जिसने इस आंकड़े को स्वीकार किया है कि शहर में रहने वाला, 28 रुपये कमाने वाला और देहात में रहकर 22 रुपये कमाने वाला व्यक्ति इस सरकार की निगाह में अमीर है। उसके कारण यह आंकड़े देते हैं और अपनी पीठ थपथपाते हैं कि गरीबी कम हो गई। जब आपने आंकड़ा कम कर दिया तो गरीबी कम होनी ही है। लेकिन मैं कहना चाहती हूं कि एक तरफ यह सरकार महंगाई बढ़ाती जा रही है, दूसरी तरफ गरीबी के मानक घटाती जा रही है। इस द्वन्द के बीच गरीबी खत्म नहीं हो रही, गरीब खत्म हो रहे हैं।...(व्यवधान) अगर इस तरह से गरीब को खत्म करके आप आंकड़ा देना चाहते हैं, तो आप किसी की आंख में धूल झोंक सकते हैं, लेकिन जब चुनाव का सामना करना पड़ता है तो गरीब सामने आकर खड़ा होता है और पूछता है कि बताओ मेरे लिए क्या किया। यहां यूपीए की चेयरपर्सन बैठी हैं, प्रधान मंत्री जी नहीं बैठे हैं। लेकिन उनका अपना एक रुतबा है, उनका एक अपना दबदबा है। अगर वह सरकार को यह कहें कि इस आंकड़े को आप रिजैक्ट कर दीजिए तो प्लानिंग कमीशन भी कुछ नहीं कर सकेगा। वह आंकड़ा रिजैक्ट होगा। इस देश में सही आंकड़ा आना चाहिए। जिस आंकड़े के आधार पर गरीबी को नापा जाए, उसी के आधार पर गरीब को नापा जाए और फिर उस गरीब के लिए स्वास्थ्य, पढ़ाई, खाने, रहने, पहनने की व्यवस्था की जाए। इस 28 और 22 रुपये में खाना, पहनना, रहना, दवाई, पढ़ाई सब शामिल है। आप स्वयं उस वर्ग की पीड़ा जानती हैं। आप बताइए कि क्या शहर में 28 रुपये कमाने वाला और 22 रुपये देहात में कमाने वाला व्यक्ति पढ़ाई, दवाई, रहने, खाने, पहनने की व्यवस्था कर सकता है?

अगर आपका जवाब है कि हां, कर सकता है, तो मुझे कुछ नहीं कहना, वर्ना मैं चाहूंगी कि आप भी सदन के स्वर मे स्वर मिलाते हुए इस सरकार को आदेश दीजिए कि इस आंकड़े को रिजैक्ट करे और सही आंकड़ा लाकर गरीबों की गणना करे। इतना ही मुझे कहना है।

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): अध्यक्ष महोदया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। माननीय शरद यादव और नेता प्रतिपक्ष ने यहां बहुत सारी बातें कहीं। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता, लेकिन ये आंकड़े किस आधार पर देश के सामने रखे गये, इसे मैं नहीं समझ पाता हूं। एक आंकड़ा ऐसा भी था, जो आज का नहीं, बल्कि दो- तीन साल पुराना है। वह अभी तक ठीक हुआ नहीं, जो आज करेंगे। आम तौर पर माना जाता है कि आज 65-70 फीसदी लोग गरीबी रेखा से नीचे हैं। आप 27 कहिये या 28 कहिए। आज 65 फीसदी ऐसे लोग हैं जिन्हें दोनों समय साग-सब्जी के साथ भरपेट खाना नहीं मिलता। वे फल नहीं खा सकते, दाल नहीं खा सकते, दूध नहीं पी सकते, मट्ठा-दही नहीं ले सकते। ऐसे 65 फीसदी लोग हैं। हम 65 फीसदी

लोगों को गरीबी रेखा से नीचे मानते हैं, तो इसे सब मानेंगे, यहां बैठे लोगों में से बहुत सारे लोग मानेंगे। यह लिखा-पढ़ी एवं कागजी आंकड़ों से नहीं होगा। अगर ऐसा है, तो क्या आपको पता है कि आपके ही इलाके के बगल में, ओड़िशा के कुछ इलाकों में लोग पत्ता खाकर जिंदा रह रहे हैं, घास खाकर जिंदा रह रहे हैं। किसको पता है? इस बारे में ओड़िशा के लोग बता सकते हैं, मध्य प्रदेश के लोग भी बता सकते हैं। ...(व्यवधान)

श्री गणेश सिंह (सतना): बांस की जड़ खाकर लोग जिंदा हैं। ...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : हम बता रहे हैं। क्या आपको यह पता है? प्लानिंग कमीशन में जो लोग बैठे हैं, क्या उनको पता है? उनको बस इतना ही पता है कि एयरकंडीशन में बैठे हैं और बातचीत करके, खाना-पूर्ति करके चल देना है।...(व्यवधान) एयरकंडीशन में बैठकर गरीबों की संख्या पर बहस करनी है। अभी जो दिखाई दे रहा है, क्या यह सीन पूरे देश का है? पूरे देश में अभी तक, आपको पता होना चाहिए कि कितने लोगों के पास कच्चे मकान हैं? अभी तक बहुत से लोगों को बिजली तक नहीं मिली। ...(व्यवधान) खाना तो दूर रहा, शुद्ध पीने के पानी का भी इंतजाम नहीं है। 70 फीसदी लोगों के लिए शुद्ध पानी का इंतजाम नहीं है। शुद्ध पानी मुश्किल से 15-20 परसेंट लोग पी रहे हैं। ...(व्यवधान) 17 परसेंट लोग शुद्ध पानी पीते हैं। हम वही बता रहे हैं कि 15-20 परसेंट लोग शुद्ध पानी पीते हैं और सब गंदा पानी पी रहे हैं। हम भी लोक सभा में गंदा पानी पीते हैं। आप अभी टैस्ट करा लो, यह पानी गंदा है। ...(व्यवधान) आप टैस्ट कर लीजिए। बोतल में भर कर टैस्ट कर लीजिए, तो आपको पता चल जायेगा। बहुत से घरों मे लोगों ने शुद्ध पानी का इंतजाम किया हुआ है, लेकिन गरीब कहां से इंतजाम करेगा। आज शुद्ध पानी नहीं मिल रहा है। आपकी यह हालत है। आप 22, 26 या 28 जो भी रुपया पैमाना रखते हैं, उससे गुजारा कैसे होगा। आप नाश्ता करके देख लीजिए। आप किसी दुकान पर नाश्ता करने चले जाइये, तो आपको 32 रुपये में नाश्ता नहीं मिलेगा। ...(व्यवधान) नहीं मिलेगा। सौ रुपये से ऊपर का तुरंत बिल आ जायेगा। आप 22, 26, 28 या 32 रुपया पैमाना तय कर रहे हैं। हम शरद यादव जी की इस बात से बिल्कुल सहमत हैं कि प्लानिंग कमीशन में जो लोग बैठे हैं, वे देश के साथ विश्वासघात कर रहे हैं, देश को धोखा दे रहे हैं। ये आंकड़े देकर, देश में वर्तमान सरकार में अपनी स्थिति अच्छी कर रहे हैं। दुनिया के लोगों के सामने यह अपना प्रमाण पत्र दे रहे हैं। उन लोगों को यह यानी विदेशियों को दिल्ली दिखा देते हैं। आप उन्हें किसी तरह से गांव दिखा दीजिए। आप अपने इलाके के गांव दिखा दीजिए और हम अपने इलाके के भी गांव दिखा देंगे। जो लोग विदेश से आते हैं, उन्हें बढ़िया-बढ़िया से कार्पेट बिछाकर, लाल कार्पेट बिछाकर चारों तरफ दिखा दिया जाता है। इस तरह के भवनों में ठहरा दिया, होटल मे ठहरा दिया, खाना खिला दिया, बस

हिन्दुस्तान की यही तस्वीर हो गयी। हिन्दुस्तान की असली तस्वीर यह है कि 65-70 फीसदी लोग गरीब हैं। मैं दावे के साथ कह रहा हूं कि यहां पूर्व में जो सर्वे कराये गये, वह सर्वे अभी भी हो रहा है, उससे पहले ही आपने कैसे निर्णय ले लिया? अभी तो सर्वे पूरा हुआ ही नहीं है। ...(व्यवधान) जब सर्वे चल रहा है और उस सर्वे की रिपोर्ट नहीं आयी, तो उससे पहले आपने कैसे और किस आधार पर यह निर्णय कर दिया? इसकी जरूरत क्या थी और क्यों कर दिया? ...(व्यवधान) आप इसे वापस लीजिए। यह मामला केवल आपका ही नहीं है। बल्कि इस सबका है, पूरे देश का है, हम सत्ता पक्ष के खिलाफ नहीं हैं। सत्ता पक्ष के जो गलत काम हो रहे हैं, हम उसके खिलाफ हैं।

गरीबों को धोखा दिया जा रहा है। आज बीमारियां क्यों ज्यादा बढ़ रही है? लोगों को खाना पूरा नहीं मिल रहा है, क्या सबको दूध मिल रहा है, क्या सब अण्डा खा रहे हैं, क्या सभी को अरहर की दाल मिल रही है? दाल भी नहीं मिल रही है। आज कम से कम 65 फीसदी लोग ऐसे हैं जिनको अरहर की दाल के साथ खाना नहीं मिलता है। अरहर की दाल का नाम मैंने इसलिए लिया है कि गरीब का सबसे अच्छा भोजन हो जाएगा, अगर अरहर की दाल मिल जाए। अरहर की दाल में ऐसे गुण हैं कि अगर वह उसे मिल जाए, तो वह स्वस्थ रह सकता है, काम कर सकता है। जो लोग फावड़ा चलाते हैं, मजदूरी करते हैं, सड़क पर काम करते हैं, नहरों की सफाई करते हैं, आप बताइए कि इतनी मेहनत करने के बाद उनको आप कितनी मजदूरी देते हैं और उनके परिवार में कितने लोग होते हैं? आप यही मानकर चलिए कि हर परिवार में पांच लोग हैं, तो कैसे गुजारा हो सकता है। यह बात समझ में नहीं आ रही है कि किस आधार पर सरकार ने इसे स्वीकार किया। फिर ऐसे लोगों के खिलाफ कुछ न कुछ कारवाई करना चाहिए जिन्होंने यह रिपोर्ट दी है, जिन्होंने धोखा सरकार को दिया है, जिन्होंने धोखा गरीबों को दिया है, जिन्होंने धोखा देश को दिया है। सरकार में बैठे जो लोग हैं, इनको तब पता चलेगा जब यह चर्चा घर-घर, गांव-गांव होगी, शहरों में चर्चा होगी। शहरों में भी गरीब हैं। शहर में गंदी नालियों के पास रहते हैं लोग, क्या है इनको पता? इसी दिल्ली के अंदर नालियों के किनारे बदबू में बैठे हुए हैं, कोई मकान नहीं, कोई झोपड़ी नहीं, कहीं से कुछ फटा-पुराना कपड़ा लाकर बना लेते हैं, कुछ कागज रख लेते हैं, रात को कागज पर सोते हैं। यह स्थिति हमने देखी है। कागज पर सोते हैं और उनके लिए अगर यह किया जाएगा, तो यह गरीबों का बड़ा उपहास होगा, अतः आपको इसमें हस्तक्षेप करना चाहिए। यह कोई राजनैतिक सवाल नहीं है, यह मानवता का सवाल है, देश के साथ धोखा है। दुनिया के सामने गलत आंकड़े पेश करके ये लोग अपनी छवि बनाना चाहते हैं, कर्जा लेना चाहते हैं। क्या कर्ज से देश चलेगा? कब तक चलेगा? अगर हमारे गांव वालों, जो गरीब और किसान लोग हैं, उनको सुविधा दे दी जाए, तो जितना विदेशी कर्जा है, वह माफ हो जाएगा, अगर किसानों को सुविधा दी जाए तो? और आप उन्हीं गरीबों पर हमला करें, चाहे वे खेतिहर मजदूर हों,

चाहे खेती वाले हों, इसलिए आपसे अपील है, आपसे विनम्र प्रार्थना है कि इसको पास नहीं किया जाए और प्लानिंग कमीशन में जितने लोग बैठे हैं, उनको निकाल बाहर किया जाए।

डॉ. बलीराम (लालगंज): धन्यवाद अध्यक्ष जी, आपने मुझे इस मुद्दे पर बोलने का मौका दिया।

आज हम लोग जो चर्चा कर रहे हैं कि बीपीएल का मानक क्या है जिसको योजना आयोग ने दिया है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि यहां हमारे जितने भी माननीय सांसद चुनकर आए हैं, सब के क्षेत्र में आप जाकर देखें, तो गरीबों के वोट से ही जीत करके आते हैं और वे अच्छी तरह से गरीबी को जानते हैं। योजना आयोग ने जो मानक बताया है कि देहातों में 22 रुपये और शहरों में 28 रुपये पर कोई अपना गुजर-बसर कर सकता है, चाहे देहात हो, चाहे शहर हो, इस मानक के आधार पर आपको एक भी गरीब नहीं मिलेगा। इस मतलब यह है कि किसी को भी बीपीएल कार्ड नहीं दिया जाना चाहिए, न कोई बीपीएल की सूची में आएगा और हम दुनिया के देशों में यह कहेंगे कि भारत ही ऐसा देश है, जहां पर कोई भी बीपीएल व्यक्ति नहीं है, कोई गरीब नहीं है। इसलिए हम आपके माध्यम से सरकार से मांग करना चाहते हैं कि यह गरीबों के ही साथ नहीं, बल्कि इस देश के साथ एक क्रूर मजाक है, इसलिए योजना आयोग ने ऐसी जो रिपोर्ट दी है, उसको तत्काल वापस करना चाहिए। गरीबी तो इस सदन में बैठे हुए लोग जानते हैं। क्या इस रिपोर्ट को ये लोग नहीं दे सकते हैं? सदन में इस पर चर्चा कराइए, इस पर बहस कराइए कि वास्तविक रूप से गरीबी आज किस हद तक बढ़ रही है, गरीबों की संख्या कितनी है। सही आंकड़ा ये लोग दे सकते हैं।

योजना आयोग के सदस्य अपने बड़े-बड़े बंगलों में बैठकर आपको रिपोर्ट देते हैं और सरकार उसे सही मानकर लागू भी कर रही है। हम कहना चाहते हैं कि बीपीएल की भी गणना होनी चाहिए। इसी सदन में तमाम सदस्यों ने सवाल उठाया था कि जाति आधारित गणना होनी चाहिए, जो कि अभी तक लम्बित है। हमारा इसमें यह कहना है कि बीपीएल की भी इसके साथ गणना होनी चाहिए। इसलिए हम सरकार से मांग करते हैं कि वह तत्काल इसे कराए।

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam, I condemn the effort of the Planning Commission to use* method to under-estimate poverty in our country. There was national outrage when the Planning Commission filed an Affidavit in the Supreme Court. It was stated that if the income of a person is Rs.32 per day in urban area and Rs.26 per day in rural area then he will not be treated as poor. If

---

* *Expunged as ordered by the Chair*

his earning is one paisa more than Rs.32 or Rs.26, he is not considered as poor. This was discussed in this House and the Leader of the Opposition elaborately stated how a person, I am not talking of a family, can subsist with this income. शरद यादव जी ने कहा कि एक आदमी का या पूरे परिवार का है, यह साफ नहीं बताया है।

श्रीमती सुषमा स्वराज : एक आदमी का है।

श्री बसुदेव आचार्य: यह एक आदमी का है।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing except what Shri Basudeb Acharia says will go on record.

(Interruptions)[*]

SHRI BASU DEB ACHARIA : How can a person subsist with this income which has now been reduced further? In spite of national outrage same methodology, which was adopted by Tendulkar, has been adopted by the Planning Commission. The basis of this methodology is intake of calorie. I would say that it is not a scientific basis. In order to show there has been substantial reduction of poverty in our country, the Planning Commission has deliberately adopted Tendulkar method and has now further reduced the poverty line in both urban and rural areas.

Madam, today when prices of almost all the commodities are rising, inflation is more than 8 per cent. In the last week of February the inflation touched 8 per cent mark. कैसे एक आदमी 22 रुपए में ज़िंदा रह सकता है, कोई बताए? क्या सरकार बता सकती है?

MADAM SPEAKER: Please conclude now.

SHRI BASU DEB ACHARIA: Dr. Arjun Sengupta Committee in its last Report stated that even after 63 years of Independence 77 per cent of the population of our country is to depend on Rs.20 per day. 20 रुपए रोज में हमारे देश में 77 फीसदी आबादी को जीवनयापन करना पड़ रहा है। देश में गरीबी बढ़ रही है।

MADAM SPEAKER: Basudeb Acharia ji, please conclude now.

---

[*] Not recorded

SHRI BASU DEB ACHARIA: Poverty has been increasing substantially during the two decades of neo liberal economic policy which is being pursued by the Planning Commission. प्लानिंग कमीशन किस तरह से इस नतीजे पर आ रहा है और जस्टिफाई कर रहा है? I saw yesterday that Deputy Chairman of the Planning Commission was justifying to what has been stated by the Planning Commission with regard to the poverty in our country. If, a Deputy Chairman has been brought from the World Bank and he was made the Deputy Chairman of the Planning Commission, then what information and knowledge he has about the poverty in rural areas, which is existing today. उनको हमारे देश के बारे में क्या मालूम है? हमारी मांग है कि इस सदन में इस पर चर्चा होनी चाहिए। यह जो उन्होंने बताया है कि 26 और 22 रुपये, यह हमारे देश के गरीबों का अपमान है। हम चाहते हैं कि सरकार इस पर तत्काल बयान दे और बयान देकर इसे वापस ले। The Government should make a statement on the floor of the House and should withdraw that what has been stated by the Planning Commission with regard to the poverty in our country. हमारी मांग है कि डिप्टी चेयरमैन प्लानिंग कमीशन से उस समय भी हमने आपत्ति जताई थी जब उन्होंने इसे बनाया था। ऐसी रिपोर्ट होनी चाहिए कि हमारे देश में जो 77 प्रतिशत गरीबी है और उसे 20 रुपये में गुजारा करना पड़ रहा है तो 77 प्रतिशत गरीबी का विभाजन हो रहा है। Now, the Government is dividing the poor of our country. फूड-सिक्योरिटी बिल लाकर फिर गरीबों का विभाजन प्रीओरिटी और नॉन-प्रीओरिटी बताकर किया जा रहा है। हम इसकी निंदा करते हैं। इसे आप वापस लें। अभी सोशिओ-इकोनॉमिक सर्वे चल रहा है, उसका क्या नतीजा हुआ। ...(व्यवधान)इसकी हम निंदा करते हैं और सरकार इसे तत्काल वापस ले।

MADAM SPEAKER: It is not going on record.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Thank you, Madam Speaker. I quote which Shri Montek Singh Ahulwalia, Deputy Chairman has stated.

"Poverty data is faulty but we have not fudged numbers."

The Planning Commission's Deputy Chairman is on record stating that the poverty data is faulty but we have not fudged numbers. While explaining it, he comes out with the statement that the discrepancy between the consumer survey

on whose basis the poverty numbers were derived and national accounts was a serious statistical problem.

So, what I have heard from my lawyer friends – many of them are present here – is that when you do not have a case, you shout in a very hoarse manner before the court, and you thud the desk in a very harsh manner; and still if the court does not respond to your case, then you try to confuse.

I am really astonished to see how the Planning Commission is confusing the whole country. In another newspaper a statement has come regarding an argument about which Shri Basudeb Acharia has just now said.

It said:

> "The poverty line was meant to reflect conditions of 'absolute poverty' in the country. This poverty line is not the line that we think a person can comfortably survive. The poverty line has been identified as a rock-bottom, bare subsistence kind of line. "

How the Planning Commission has arrived at this decis

MADAM SPEAKER: Please conclude. We have a long list of speakers. Do not repeat yourself too much.

श्री भर्तृहरि महताब: 26 रुपए रोजाना पर 35 करोड़ आबादी अपना गुजारा कर रही है और 28 रुपए प्रतिदिन कमाने वालों को सरकार गरीब नहीं समझती है। We need a statement from this Government. Do they believe in this?

MADAM SPEAKER: All right. Thank you so much. Now Shri Prabodh Panda to speak.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: This is not a proper debate. You could just associate yourself. We have to take up the debate on Railway Budget.

श्री भर्तृहरि महताब: पहले 26 रुपया और 32 रुपया पैमाना था, अब आयोग कह रहा है कि गांवों में 23 रुपए और शहरों में 29 रुपए रोज खर्च करने वाले लोग गरीब नहीं हैं। यह गरीब के साथ मजाक नहीं है,

तो और क्या है? These are destitution lines and it is* ... that an Institution chaired by the Prime Minister should produce such absurd figures. What is more shocking is that even with these gross under-estimates, large proportions of our population are shown to live in destitution.

Dr. Ahluwalia has said:

> "The discrepancy between the consumer survey on whose basis the poverty numbers are derived and national accounts were a serious statistical problem."

The Planning Commission has tried to obfuscate data so as to justify the exclusion of a large number of poor and deny them the benefits of anti-poverty and welfare measures.

MADAM SPEAKER: Please conclude now. We cannot have such a long speeches.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Therefore, I demand that the Government should come out with a statement as quickly as possible and let us know what is the actual fact and where the Government stand.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam, I have given a notice today for suspension of the Question Hour because the entire country is very much concerned about the statement made by the Deputy-Chairperson of the Planning Commission.

It is very shocking that despite widespread protests from all corners across the country, he has made such a statement. I am not going to name him. But he thinks himself to be above Parliament. I do not know whether we are in a parliamentary democracy or we are running in a State which is ruled by the Deputy-Chairperson of the Planning Commission. So, it is very deplorable and it is very condemnable.

Madam, everybody knows that our hon. Prime Minister is the Chairman of the Planning Commission. So I demand that no other person but the Prime

---

* *Expunged as ordered by the Chair*

Minister himself should make a statement in the House in this regard. Why is the Deputy-Chairperson of the Planning Commission allowed to make such statements? These statements are made for reducing the entitlement of the poor people who are in crores.

MADAM SPEAKER: Please conclude now.

SHRI PRABODH PANDA: The National Advisory Council Chairperson is here. They are thinking over it. The Tendulkar Committee Report is there. Dr. Arjun Sengupta Report is there. Saxena Report is there. So far as the Food Security Bill is there, it is under the scrutiny of the Standing Committee. In such a situation, why is he making such a statement? He should be withdrawn from the Planning Commission and the Prime Minister should make a statement in this House in this regard.

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Madam, the decision of criteria for BPL is the kingpin of our planning. It is the most important criteria for all the planning which we are going to have. The 12th Plan is in the offing and it is going to start shortly.

For the past so many years BPL list has not been decided. Even the State Governments are suffering because of this. Whenever they go for any scheme or any plan, they fail because of the indecision in the BPL criteria. It has to be decided. At the same time, the bureaucrats, the economists and the Planning Commission, they are all theorists. They think and do something taking into account so many criteria in the field of economics. The real thing will come out only from the elected representatives, especially from the Members of the Lok Sabha. What I suggest is that let the Planning Commission come forward with their data, their inputs whatever they have received. Probably the inputs that they have received to decide the criteria would have been drawn. I am very glad that the hon. Chairperson of the UPA is present here when this discussion is being held, it is better to see that the Planning Commission will come forward to have a

presentation before some of the economists or some of the senior most MPs of all the parties… (*Interruptions*)

SHRI UDAY SINGH: The whole of Lok Sabha should be involved… (*Interruptions*)

SHRI T.R. BAALU : It is not possible… (*Interruptions*)

SHRI UDAY SINGH: Let us a find a way… (*Interruptions*)

SHRI T.R. BAALU: Whatever it is. I am only bringing the things before the Government. Let the Government react to that. What I suggest is that let it be open and it should not be secretly held with the Planning Commission alone. Let us also understand as to what all inputs they have received and finally let there be a Parliamentary Committee so that it can decide together. It can help the Government which would help to propose proper criteria for BPL.

श्री अनंत गंगाराम गीते (रायगढ़): अध्यक्ष महोदया, जो गरीबी रेखा के मापदंड प्लानिंग कमीशन ने तय किये हैं और जो खबरें अखबारों में आई हैं, उससे यह पूरा सदन नाराज है। पूरा सदन इन आंकड़ों से सहमत नहीं है। ग्रामीण क्षेत्र में जो रहने वाला है, यदि वह 22 रुपये कमाता है तो वह गरीबी रेखा के ऊपर है या शहरों मे रहने वाला यदि 28 रुपये रोजाना कमाता है तो वह गरीबी रेखा के ऊपर है। वास्तव में इस प्रकार से गरीबी का आकलन करना मैं नहीं समझता कि सरकार सचमुच चाहती है कि देश का जो गरीब व्यक्ति है, वह गरीबी रेखा के ऊपर आए। यदि सचमुच देश की गरीबी को कम करना है या गरीब को गरीबी रेखा के ऊपर लाना है तो सबसे पहले उसका सही आकलन होने की आवश्यकता है और जो आकलन नियोजन आयोग ने किया है, यदि सरकार इस बात को स्वीकार करती है तो यह गरीब का सरासर मजाक है बल्कि मैं कहूंगा कि गरीबी का मजाक है और यह कहना कि अब गरीबी कम हो गई, हम गरीबी रेखा के ऊपर आए हैं और सरकार यदि इसी में अपने आप को खुश मानती है और अपनी पीठ थपथपाती है तो यह देश के गरीबों के साथ नाइंसाफी होगी।

अध्यक्ष महोदया: धन्यवाद। अब बैठ जाइए। देखिए, 100 से भी ज्यादा लोग रेलवे बजट पर बोलना चाहते हैं।

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष जी, मैं केवल एक सुझाव देना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदया : अच्छा ठीक है, जल्दी से सुझाव दीजिए। अब तक सुझाव क्यों नहीं दिया?

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष महोदया, केवल एक सुझाव देकर मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। यदि यह पूरा सदन जो नियोजन आयोग ने गरीबी रेखा के मापदंड 22 रुपये और 28 रुपये तय किये हैं, यदि यह सदन उससे सहमत नहीं है तो मैं यह आपके माध्यम से सुझाव देना चाहूंगा कि आपकी अध्यक्षता में आज एक रिजोल्यूशन यहां पास किया जाए कि यह जो मापदंड नियोजन आयोग ने 22 रुपये और 28 रुपये के तय किये हैं, यह सदन उससे सहमत नहीं है, इस प्रकार का रिजोल्यूशन यदि हम सदन से करें तो सचमुच सरकार यही मानसिकता मानती है।

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam Speaker, we are all elected Members. We are all elected by the common man and poor people. We are regularly meeting them in our constituencies. Whenever we go to our constituencies, they are expecting certain benefits out of the welfare schemes of the Government. When they are approaching the Government, they are asked whether, as per the criteria, their names are in the BPL list or not. Most of the people are saying that their names are not included in the BPL list. This is what other Members have also said. This controversy is going on. The people are feeling that we, their elected representatives, are not fulfilling their demands. When this is the condition, the Planning Commission, the highest body of the country, is giving a statement that Rs. 28 is the figure to fix the poverty line in urban areas and Rs. 22 in rural areas. Is it a practical thing? What is the ground reality? We know the real position as elected representatives. If we go to any canteen or any other place, what is the price of any food item? We have to pay Rs. 40 even for a single *dosa*. What is happening in Parliament canteen is something different. We are getting all food items at subsidized rates. This has to be changed first. It is because not only Members but many others are enjoying and availing such facilities at the cost of common man. So, the subsidized rates of food items supplied by the Railway canteen should be stopped first of all and the real cost should be paid in the Parliament canteen also. When the common man is suffering outside, the elected people here are enjoying food articles at subsidized rates. Is it fair? This has to be thought over.

That is why, I am saying that the statistics given by the Planning Commission is not correct. It is misleading the country. Therefore, the Government should come forward with a statement that such statistics is not correct. The statistics which is already available is not reflecting the real situation. *The Economic Survey* and other documents are giving statistics but they are not real ones. The reality is that prices of all items are increasing. There is price rise in all areas. Inflation is just galloping. Therefore, I request the Government to come forward and give the real statistics to the House.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Madam Speaker, the issue which has been raised is a longstanding debatable issue both in the field of Legislature and even in the field of Judiciary. Now, we are discussing the recommendation or the reflection of the assessment of the Planning Commission which has come up in respect of poverty line. I do not know the factors which have really been considered by the Planning Commission to reach the figure of Rs. 28 or Rs. 22. If all reasonable factors are being considered by the Planning Commission, no prudent person can arrive at a conclusion that Rs. 22 is the index of poverty line. Therefore, we request that the whole issue should be reconsidered by the Planning Commission with all relevant factors. It should not be done on imagination. They should consider the relevant data and decide on that basis.

Let them clarify one point. If a family consists of five persons and one person earns only Rs. 22, then will the other four persons be counted as BPL or not? That point has to be clarified.

I would request that the opinion of the Chief Ministers of all States should be called for, for the purpose of formulating the price level index. A relevant consideration is needed and a discussion at length is required for this purpose.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): अध्यक्ष महोदया, हाल ही में प्लानिंग कमीशन की गरीबों के आकलन के संबंध में रिपोर्ट आई है, इस पर लोगों का गुस्सा जाहिर है। मैं देख रहा हूं कि क्या हिसाब-किताब चल रहा है। गरीबी के आकलन की शुरुआत छठी योजना से है। लकड़ावाला कमेटी ने कैलोरी के बारे में बताया कि एक गरीब आदमी कम से कम कितनी कैलोरी खाता है और इस पर गरीब आदमी का आकलन हुआ। प्रति

दिन आमदनी क्या होगी, इस आधार पर आकलन हुआ। वर्ष 2002 में 13 पैरामीटर पर अनुमान लगाया गया कि गरीबी का अनुमान क्या होगा। हाल ही में कुछ वर्षों से मैं देख रहा हूं कि पांच-छः कमेटियां बैठी। इस तरह का विवाद पूर्व में कभी नहीं हुआ। हिंदुस्तान हमेशा गरीबी से जूझता रहा है और गरीबी हटाने की तरफ लोग जोर लगाए हुए हैं। लेकिन इस तरह का विवाद कभी नहीं हुआ। तेंदुलकर कमेटी, सक्सैना कमेटी, अर्जुनसेन गुप्ता कमेटी और प्लानिंग कमीशन अलग मंत्र पढ़ रहा है, इनका एनएसएसओ अलग मंत्र पढ़ रहा है। हम जानना चाहते हैं कि सरकार ने कौन सी रिपोर्ट को मान्यता दी है।

महोदया, अभी हाल ही में श्री मोंटेक सिंह अहलूवालिया का बयान आया है। इससे पहले भी सुप्रीम कोर्ट में एफिडेविट हुआ था ,जिसके कारण देश भर में बड़ा हंगामा मचा था कि यह क्या रिपोर्ट दे रहा है और गरीबी का कैसे आकलन कर रहा है। लेकिन उसके बाद फिर से अभी जो दो-तीन रोज पहले रिपोर्ट आई है, हमें ऐसा लगता है कि ये लोग.*.*. हैं, गरीब के साथ मजाक कर रहे हैं, अन्याय हो रहा है। जिस व्यवस्था में गरीबी का आकलन नहीं होगा, वहां गरीबी कैसे हटेगी। इससे तमाम गरीबी उन्मूलन की योजनाओं पर प्रश्नचिह्न लगता है। जो गरीबी का आकलन नहीं कर सके...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब आप समाप्त करिये।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : गरीबों के बारे में सही जानकारी दे सके, वह गरीबी कैसे हटायेगा,, आखिर गरीबी कैसे हटेगी? यह देश भर के गरीबों का सवाल है, इस मखौल को बर्दाश्त नहीं किया जा सकता। सरकार तुरंत इस पर स्टैंड ले कि कौन रिपोर्ट के साथ है। योजना आयोग गरीबों के साथ क्यों इस तरह से मजाक कर रहा है। इस पर फैसला होना चाहिए और इस पर निर्णायक फैसला हो, अन्यथा इसमें युद्ध की संभावना है, गरीबों के लिए भीषण संग्राम होगा।

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली (राजामुन्दरी): मैडम, प्लानिंग कमीशन ने जो एफिडेविट सुप्रीम कोर्ट में फाइल किया था, उस एफिडेविट के बारे में चर्चा हो रही है और उस पर बहुत नाराजगी भी देखी गई है। मगर प्लानिंग कमीशन हमसे बड़ा नहीं है...(व्यवधान) आप मेरी बात सुनें। आप गरीबों के बहुत नजदीक हैं, लेकिन गरीबी से दूर हैं। अगर भारत में किसी ने गरीबी हटाने के लिए कुछ किया है तो इंदिरा गांधी जी और सोनियां गांधी जी ने किया है। ...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record.

*(Interruptions)**

***** Not recorded as ordered by the Chair

* Not recorded

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली (राजामुन्दरी): हम आंकड़ों के साथ अभी किसी भी डिस्कशन के लिए तैयार हैं। आप चाहेंगे तो डिस्कशन हो जायेगा। मैं कहना चाहता हूं कि हमें प्लानिंग कमीशन के द्वारा जो रिपोर्ट दी गई है, हमें उस रिपोर्ट पर डिफर होने का पूरा हक है, उस पर कोई ऐतराज नहीं है। लेकिन आप गुमराह करने की कोशिश मत करो। प्लानिंग कमीशन ने क्यों एफिडेविट दिया और क्या दिया। उसमें 32 रुपये और 26 रुपये का जो एफिडेविट दिया है, वह पर कैपिटा का दिया है। परंतु जब वह पर फैमिली का बन जाता है तो एक महीने में अर्बन का 4824 रुपये होगा और रुरल एरिया में 3905 रुपये होगा। ...(व्यवधान) उसी वक्त सुप्रीम कोर्ट में यह दिया गया ...(व्यवधान) This is what is given in the Supreme Court. If we want to differ with this, we have every right to do it. … (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing else will go on record.

(Interruptions) *

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली: लेकिन आप ऐसी बात मत बोलिये कि प्लानिंग कमीशन को कुछ मालूम नहीं है, वह सिर्फ आंकड़ों से चलता है, फैमिली क्या होती है, फैमिली प्लानिंग कमीशन के मुताबिक होती है। हम लोक सभा के मैम्बर हैं, हम ग्राउंड लैवल के लोग हैं, हम उस पर बात करेंगे और कितना तय करना है। 40 करोड़ 75 लाख लोग बिलो पावर्टी लाइन हैं, ऐसा सुप्रीम कोर्ट ने कहा है। अगर 40 करोड़ नहीं बल्कि साठ करोड़ हैं, ऐसा कहकर हम क्या बहस करेंगे। उनका कोई पैरामीटर होगा, उस पैरामीटर से उन्होंने इसे बनाया है। वह भी क्लियर कट आया है कि पैरामीटर कहां से आया...(व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए। ...(व्यवधान) आपमें सुनने का दम होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदया : आपकी बात आ गई।

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली: आप बोलते रहे और हम सुनते रहे। अब आप हमारी बात सुनो, क्या आप एक मिनट के लिए मेरी बात नहीं सुन सकते? यह एफिडेविट किसने दिया है। आप सच सुन नहीं पाओगे, सच को बर्दाश्त करना बहुत मुश्किल है। हम सच बोलते हैं तो आप सच को बर्दाश्त नहीं कर पाओगे, सच को सुन नहीं पाओगे। मगर एक बात मत भूलो 'सत्यमेव जयते', सच ही जीतेगा। अगर यहां बदलना है तो बदलेंगे, इसमें हमें कोई ऐतराज नहीं है।

13.00 hrs

....(व्यवधान) चर्चा हो जाएगी। ...(व्यवधान)मगर एक बात मत भूलो कि यह सुप्रीम कोट में क्यों लगा है? ...(व्यवधान) सुप्रीम कोर्ट ने पूछा कि यह कंडीशन तेंदुलकर कमेटी ने रिकमेंड की है कि 20 रूपये में अर्बन

* Not recorded

और 15 रूपयें में रूरल में ...(व्यवधान) 2100 कैलोरी खाना खाने के लिए एक आदमी होगा कि नहीं। ...(व्यवधान)सुप्रीम कोर्ट ने यह पूछा है। ...(व्यवधान) योजना आयोग ने बोला कि यह काफी नहीं होगा। ...(व्यवधान) अभी का रेट 32 और 26 रूपये है। ...(व्यवधान)

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): आप गरीबों का मजाक क्यों बना रहे हैं? ...(व्यवधान) आप इसे जस्टीफाई क्यों कर रहे हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप खड़े क्यों हो गए हैं, बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली: यह सच है। ...(व्यवधान) आप सच सुनना नहीं चाहते हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। आपकी बात पूरी हो चुकी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप आपस में यह क्या कर रहे हैं? आसन की ओर संबोधित कीजिए। आपकी बात पूरी हो गई है।

...(व्यवधान)

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली: आप ऐसा एक्ट मत कीजिए। ...(व्यवधान) आप ऐसा एक्शन मत कीजिए। ...(व्यवधान) हम गरीबों के साथ हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप आपस में क्यों बोल रहे हैं, आसन की ओर संबोधित कीजिए।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please address the Chair.

... (*Interruptions*)

श्री अरुण कुमार वुंडावल्ली: मैं आंकड़े दे रहा हूँ। Do not try to give the impression that you are for the poor and we are anti-poor. It is not true. The entire country knows that we are always for the poverty elimination. ... (*Interruptions*)

श्री अनंत गंगाराम गीते: आप योजना आयोग को जस्टीफाई कर रहे हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : यह क्या हो रहा है? आप लोग आपस में संवाद क्यों कर रहे हैं? आप बैठ जाइए।

..(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: You have made your submission. All it is here what you are saying. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : कृपया बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपकी बात पूरी हो चुकी है, अब आप बैठ जाइए। वे भी बैठ गए हैं आप भी बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Will you take your seat? Will you sit down?

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please just take your seat.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : गरीबी का जो मानक है, सदन में इसे ले कर गहरी चिंता है। मैं यह समझती हूँ, जो सभी ने कहा और जो हमारे सदन का स्वरूप है, हमें विशुद्ध रूप से गरीबों का पक्षपात करना है। जो भी चिंता हैं, मैं उसे समझ रही हूँ। मैंने शुरू में भी कहा था जब प्रश्न-काल स्थगन का नोटिस आया था। उसे तो मैं स्वीकार नहीं कर सकती हूँ। अगर आप नोटिस देंगे तो इस पर एक विस्तृत चर्चा अवश्य करवाएंगे।

13.03 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE –Contd.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EARTH SCIENCES (SHRI ASHWANI KUMAR): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

   (i) Review by the Government of the working of the National Research Development Corporation, New Delhi, for the year 2010-2011.

   (ii) Annual Report of the National Research Development Corporation, New Delhi, for the year 2010-2011, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library. See No. LT 6229/15/12)

13.04 hrs

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

MADAM SPEAKER: I have to inform the House that I have received the following message dated the 20th March, 2012 from the hon. President:-

> "I have received the expression of thanks by the Members of the Lok Sabha for the Address which I delivered to both Houses of the Parliament assembled together on 12th March, 2012."

13.05hrs

RAILWAY BUDGET (2012-13) - GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNTS (RAILWAYS), 2012-13 DEMANDS FOR SUPPLEMENTARTY GRANTS(RAILWAYS), 2011-12 DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2009-10….Contd.

MADAM SPEAKER: Now, the Budget – Railways. Shri Kalyan Banerjee to speak.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: If the hon. Members agree, then, we will skip the Lunch hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MADAM SPEAKER: Shri Kalyan Banerjee.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Madam Speaker, in respect of the Railway Budget, when I start to speak, I would first congratulate the present Railway Minister Shri Mukul Roy.

Madam, as I am aware, I am having the privilege of working with the present Cabinet Railway Minister for long 20 years. What I have seen him as my Party colleague, with his devotion and sincerity with which he has worked, I am sure that as a Railway Minister, by the same standard of sincerity and devotion, he will run the Railway Ministry in a very fruitful manner. Under his leadership and under the guidance of our great leader Kumari Mamata Banerjee, the Railways will successfully run in the future days.

Madam, I would also request the hon. Railway Minister to give life to the thought which was made by the then Railway Minister hon. Mamata Banerjee in the year 2009. I would request the present Railway Minister Shri Mukul Roy to go forward with the implementation of the Vision 2020 which was sketched and presented by the then Railway Minister hon. Mamata Banerjee.

13.06 hrs (Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*)

Sir, through you, I would request the hon. Railway Minister to consider the plight and the deplorable conditions of the poor people of this country. Today, in our country, if only taxes are increased, if some additional expenses are increased, then, in that case, the man becomes an intellectual. Even today, if we ignore the conditions of the poor and only make advocacy for the industrialists and the rich people, then, the man becomes very much prudent. Hon. Minister, kindly do not go in that path. Kindly take note of the people of this country.

Just now, only five minutes back, it was discussed about the poor people of this country. Taking into consideration of this aspect of the matter, I would request the hon. Railway Minister to roll back the proposed price hike which has been made in the Budget Speech in respect of the poor passengers, passengers traveling in second-class and up to AC Third Class. Kindly roll back all the price hikes which have been proposed in the Railway Budget Speech and give relief to the poor people of this country in respect of that.

Also, kindly take note of the poor passengers traveling in the trains, the regular passengers, the daily passengers. If we take note of even today's effect, even those passengers, the regular passengers who travel a minimum 25 kms., they have to sustain an additional expense of nearly Rs.75 per month. In view of the matter, I would request the hon. Railway Minister to roll back and withdraw the hike in the train fares in respect of the passenger train, regular second-class and also the monthly ticket passengers also. Kindly do that.

I will also request the hon. Railway Minister to introduce a few more suburban trains specifically for women, handicapped persons and senior citizens who are above 65 years of age.

With these words, I express my thanks to the hon. Minister, Shri Mukul Roy, and expect that under his leadership, one day, this country will run the Railway Minister in a very glorious manner.

*SHRI N. PEETHAMBARA KURUP : The Railway Budget 2012-13 was presented in the House on 14 March, 2012 by Shri Dinesh Trivedi, the then hon. Minister for Railways.

Railway is the life line of the nation. The railway network is spread throughout the country, like the nervous system of the body. Any increase or decrease in the fares of journey or freight directly affects the teeming millions of our nation. A Calculation of the proposed hike shows a significant percentage increase up to 20% or more, in the fare of some non-AC long distance sleeper class tickets and upto 30 percent hike in upper classes. For example, the train fare for the sleeper class from New Delhi to Trivandrum shows an increase of Rs. 155/- per ticket. But the proposed hike would help the Railways only to come out of the I.C.U. Hence the Railways has to find ways to earn through other means. It can utilize its vast land for commercial purposes to find money like the Delhi Metro.

It is very difficult to stand in our platforms, especially in big stations because of the foul smell of human excreta emanating from the railway lines. A recent study shows that constant falling of the human excreta on the railway tracks leads to early corrosion of the tracks. Similarly, the railway workers who have to undertake repair jobs under the bogies covered with human excreta find it extremely difficult to do their jobs.

Burglary and duping of passengers by anti-social elements is rampant in the Indian Railways. Toilets in the coaches are not cleaned at regular intervals. There have been complaints that the luggage of the passengers are bitten by rats and cockroaches creeping through the berths. Many of the coaches are outdated and very old. The quality and quantity of food served to the passenger is very poor. Headless and chopped dead bodies are found as luggage in the coaches. Passengers have to run and compete each other to collect drinking water on the

* Speech was laid on the Table

platforms. Reservation tickets are not available for long distance trains even if one tries to get the same four months in advance.

The Railways need rupees seven lakh thirty five thousand crore during the next five years for the projects like safety, modernization, other developmental works, new trains, new lines etc. But the present hike would help generate only Rs. 4,500 crore in 2012-13, much needed funds at a time when Railways have failed to meet many of their earning targets. Majority of the Railway Unions have threatened to go on a strike if a rollback of the proposed increase in fares is done. They have complained that they are not getting their TA for the last two months. They fear that if the fare is not increased even after 9 years, the Indian Railway will be in a debt trap like that of the Air India. Therefore, I urge upon the Government to save the organization from loss and make it economically viable. It should be able to stand on its legs instead of begging for assistance for its day-to-day expenditure at a later stage.

It is heartening to note that this year's Rail Budget has given prime importance to security and modernization. It is a people's budget. The Anil Kakodkar Committee suggested that the Railway required one lakh crore rupees for improving its safety during the next five years. The Sam Pitroda Committee report points out the need for six lakh crore rupees for modernization and developmental projects of the Railways. The committee also suggests to find out the money by using the railway land for commercial purposes, through Government help and by introducing a security cess. It is a welcome suggestion to appoint an independent regulatory authority to decide about the fare for the Indian Railways in future. The suggestions for setting up of wind plants, solar stations, SMS tickets etc are far reaching innovations. The proposals for green toilets in the trains will change its bad name as 'moving toilets'.

In China the distance between Beijing and Shanghai is equivalent to that of Delhi and Mumbai. The time taken by the bullet train in China to reach Shanghai from Beijing is just 5 hours. At the same time, it takes 17 long hours to reach

Mumbai from Delhi by our fastest train Rajdhani Express, provided the train is not delayed. I, therefore, urge upon the Government to introduce bullet trains in India at the earliest so that people can reach destinations within less time and money. More air travelers will be attracted to the Indian Railways when they can see that railway is faster and is the cheapest mode of transport.

But at the same time, I am pained to state that the Railway Budget could not satisfy the much needed requirements of Keralites. They are as follows:

1. While the budget announced 75 new express trains and 21 passenger trains, Kerala got only one weekly express train. At the same time, Andhra Pradesh, Karnataka and Tamil Nadu got 23, 17 and 10 new trains.
2. Hundred acres of railway land at the Kollam and 65 acres of railway land at Paravur railway stations can be utilized by the Deptt for infrastructure development as well as for commercial purposes. A waiting shed should be constructed at Kollam railway station so that the head load workers and porters can take rest there.
3. The demand of Kerala for the Thiruvananthapuram-Kazargode express Railway corridor has not been included in the Budget.
4. There is no mention in the railway budget about the future of Sherthala Wagon Factory.
5. Kerala has been neglected for long in the matter of infrastructure development of railways.
6. The fund allotted for doubling up and electrification of railway lines in Kerala is meager and the same should be increased.
7. The railway budget did not allot any amount for providing automatic signal system in Kerala.
8. Coach identification boards needs to be installed on railway platforms in Kerala.

9. The work regarding change of metre-guage to broad-guage of the Punalur-Shenkotta railway line is yet to be completed. It should be completed urgently by allocating the required fund.

I, therefore, urge upon the hon. Minister of Railways to take necessary steps to make the Indian Railways financially sound and to raise the standard of the organization to that of world standard.

The spiritual tourism can be operated by the Railway in a very good manner and can mint money to make the industry profitable.

*SHRI HARIN PATHAK (AHMEDABAD EAST) : I wish to lay on the Table of the House some of the genuine demands and request for the development of Railway facilities in the State of Gujarat:

1. You will be aware that the Head Quarter of Western Railway is at Mumbai, while more than 90% railway network of Western Railways is spread in the territory of Gujarat. It is the long pending demand of the people of Gujarat that the H.Q. of Western Railway should be shifted from Mumbai to Ahmedabad. I would kindly request to fulfill this demand.
2. Theare are 6 divisions of Western Railway which are in the State of Gujarat and Rajasthan, out of which 4 are in Gujarat i.e. (i) Ahmedabad, (ii) Baroda, (iii) Rajkot, and (iv) Bhavnagar, and 2 are in Rajasthan i.e. (i) Ajmer, and (ii) Ratlam, which are nearer to Ahmedabad than Mumbai. For the smooth functioning of the Western Railways, till the H.Q. is shifted to Ahmedabad, I request you to kindly establish a Western Railway Zone at Ahmedabad which should include all these 6 divisions.
3. There are large number of people from Uttar Pradesh, Bihar and West Bengal staying in Ahmedabad and its nearabout areas. I would humbly request you to introduce a new super fast train from Ahmedabad to Kolkata via. Allahabad and Varanasi.
4. (i) Train No. 2493, the original train from Ahmedabad to Jammu Tawi, now runs on Saturday, (ii) the same Train No. 2475, now running from Hapa (Saurashtra) to Jammu Tawi on Wednesday, and (iii) the same Train No. 2477, now running from Jamnagar to Jammu Tawi on Tuesday. I request you that without disturbing the above mentioned schedule of Sarvodaya Express, kindly increase the frequency of Train No. 2493 i.e. Ahmedabad to Jammu Tawi for the rest of the days i.e. Monday, Thursday, Friday and Sunday.

---

* Speech was laid on the Table.

5. The Railway Ministry is planning to ply one Bullet Train in various parts of the country, I request you to start a Bullet Train from Ahmedabad to Mumbai.
6. Looking to the heavy traffic between Ahmedabad to Mumbai, the demand of third track has been accepted by the Railway Ministry long back and all the survey work have already been completed. So I kindly request you to include funds in this Railway Budget for the third track Ahmedabad to Mumbai.
7. Being the 6th largest of the country, the Ahmedabad Railway Station should be upgraded to World Class Railway Station, as declared in last year's budget. Kindly pursue this matter immediately.
8. In 2010's Railway Budget, the hon. Leader of Opposition and myself has requested to start a Garib Rath Train from Gandhinagar to Mumbai. Till date it has not been started, so kindly include this train in this year's budget.
9. To increase height and width of Railway Track or to remove the supporters from Railway Bridge (Garnara) SSP-12/06, IP-12/D6 Near Kishore Gurnomal High School, Bunglow area.
10. Considering the population of Dehgam, increase the daily quota of Mumbai/Delhi Railway tickets.
11. To reopen the I.C. No. 39 at Rakhiyal, Taluka-Dahegam (Ahmedabad-Khedbrahma Railway Line).
12. To start Computerized Reservation Counters at Dehgam and Rakhiyal Railway Stations.
13. To modernize Dehgam Railway Station.
14. To modernize Chandkheda Railway Station which includes facility of drinking water, tea-stall, lavotories, benches for the passenger, etc.
15. To start local trains between Ahmedabad and Amreli via Savarkundla, Dhari andVeraval.
16. Conversion of Amreli Meter Gauge Line into Broad Gauge Line.

17. To start new train between Ahmedabad-Palitana.
18. Gauge conversion of rail line (i) Ahmedabad-Mahesana-Taranga-Ambaji (Ahmedabad-Mehsana in Broad Gauge); (ii) Surendranagar-Dhangadhra; (iii)Ankleshwar-Rajpipla (iv) Bhavnagar-Mahuva; and (v) Bhavnagar-Dhora-Surendranagar.
19. Construction of new railway lines (i) Ahmedabad-Khedbhrama-Ambaji; (ii) Viramgam-Sankheshwar; (iii) Nadiad-Tarapur-Kheda Matar; (iv) Mahesana-Hari-Radhanpur; and (v) Vejalpur-Botad.
20. Gauge conversion of Ahmedabad-Udaipur railway line; kindly allocate substantial funds for the development.
21. Here, I would like to draw your kind attention that as till date nothing has been done to make Ahmedabad station to world class station.
22. Ahmedabad, Surat, Baroda, Rajkot, Bhavnagar, nothing has been done for establishing multifunctional station.
23. I would draw the kind attention of Railway Minister to kindly expedite the last year's announcement of establishing a medical college at Ahmedabad. Nothing has been done so far.
24. Gauge conversion of Ahmedabad-Udaipur railway line, kindly allocate substantial funds for the development.
25. Gauge conversion of rail line (i) Ankleshwar-Rajpipla; (ii) Vankaner-Bhuj-Nalia; and (iii) all Narrow Gauge railway lines under the jurisdiction of Vadodara Railway Division.
26. Construction of new railway line (i) Daman-Nasik; (ii) Tarapur-Mahemdavad; (iii) Rajkot-Jaipur-Marwad; and (iv) Porbandar-Porbandar Port.
27. Gauge conversion of Bhiladi Samdari railway line.
28. Construction of missing link between Patan and Bhilladi (broad Gauge Line).

29. Development of rail linkages for DMIC- Doubling for Broad Gauge Rail Line (i) Bharuch-Samni-Dahej; (ii) Surendranagar-Botad-Dhasa-Rajula-Pipavav; (iii) Surendranagar-Mehsana-Viramgam; (iv) Palanpur-Bhildi-Samakyail-Gandhidham-Mundra.
30. Gauge conversion of existing MG/NG Rail Line (i) Dahej-Samni-Bharuch; (ii) Ahmedabad-Botad-Bhavnagar; (iii) Viramgam-Samakhyali; (iv) Navlakhi-Malia-Rajkot; (v) Mehsana-Viramgam; (vi) Viramgam-Surendranagar; (vii) Samakyali-Gandhidham-Kandla; and (viii) Dholera-Bhimnath.
31. Providing facility of Double Stack Container on Kandla – Bhatinda railway line.
32. Okha to Varanasi Train No. 9569 express train, which is running once in a week, should be made thrice in a week.
33. Ahmedabad to Gorakhpur Jan Sadharan Express which is running once in a week, should be made thrice in a week.
34. Introduction of new Jansatabdi Train from Gandhinagar to Mumbai
35. Kindly develop the following stations to reduce the passenger and freight load at Ahmedabad; (a) Sabarmati Railway Station; (b) Dehgam Railway Station; and (c) Maninagar Railway Station.
36. As the famous Golden Temple is situated in Amritsar, hundreds of pilgrims specially of Sikh community, from various parts of Gujarat visit Amritsar. In larger interest of pilgrims, a new direct express/super fast train from Ahmedabad to Amritsar should be started.
37. Change of route of Super Fast Train from Ahmedabad to Gorkhpur through two suggested routes instead of the route that is in budget i.e. (i) Ahmedabad-Nadiad-Anand-Borado-Godhra-Dahod Ratlam-Nagod-Kota Ganganar-Agra-Itawa-Kanpur-Unnao-Lucknow-Barabanki-Gonda-Basti-Khalilabad-Gorakhpur; and (ii) Ahmedabad Nadiad-Anand-Godhara-

Dabod-Ratlam-Ujjain-Bhopal-Sagar-Lalitpur-Kanpur-Unnao-Lucknow-Barabanki-Gonda-Basti-Khalilabad-Gorakhpur.

38. Porbandar to Motihari Express train runs a week, it should be made daily.
39. Sabarmati Express which is a long journey train does not have any pantry, kindly give one Pantry Car in this train.
40. 90% of the railway line of Western Railway are passing through the State of Gujarat, but there is not a single Railway project (coach factory) in Ahmedabad, Gujarat. I request you to establish new Railway coach factory in Ahmedabad, Gujarat or upgrade Dahod, diesel and electric engine repairing shed in the upcoming Railway Budget.

I strongly oppose the hike in passenger's fare of all classes in the trains and request the Railway Minister to withdraw the increase in the fare including platform tickets.

I also strongly oppose the hike in the freight of the following items before budget is presented. On 5th March, 2012 late night Railway Board issued circular of withdrawing relief which was given concession in the freight of essential commodities including Milk and Milk powder, Fertilizer, Coal and Food Grains etc. Because of the withdrawal of relief given under section 130A the freight of all these items have been increased by 36%. So the prices of Foodgrains, Fertilizer, Milk and Milk Product, Coal would be increased per ton from Rs. 350 to Rs. 600. The common man including farmers will suffer a lot because of this increase. So I request you to withdraw the circular and continue the relief given under section 130A to all these items.

*SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJI (SHIRUR) : I wish to draw the kind attention of the Goverment towards several important long pending genuine demands of the commuters of Railways from Maharahstra and especially from my constituency.

Recently, prior to the presentation of Railway Budget Hon. Railway Minister, all the Members of Parliament from Maharashtra and Chief Minister of Maharashtra had met at Mumbai. Among other matters, there was discussion on providing a new Pune-Nasik-265 Kilometer railway line. In this meeting, the Hon. RM had requested the State Government to contribute 50% to the Pune Nasik project as a State share, assuring materalia that the Railway Ministry will consider this line in the Railway Budget. I have been given to understand that the Government 0f Maharashtra has already sanctioned the required amount of 940 Cr. (50% share) for the Pune-Nasik-265 Kilometr railway line.

In the Railway Budget, this Project has not been taken on board and the proposal has been forwarded to Planning Commission. Nasik is a fast developing city and if connected with Pune, it would add to its all round development and give tremendous boast to Business and education this area. Railways will also get high revenue benefit of this proposal.

It is also pertinent to mention here that about the problems being faced by the residents of Koregaon Mul and Pune- Miraj route of village Fursungi, Taluka Haveli, District Pune on Pune – Daund railway route. The railway gates at both the places are closed permanently from 9.00 P.M. to 6.00 A.M. daily causing inconvenience to the residents of these areas as they can't work till late night. The industrial labourers who are working in three shifts in this area are the most sufferers. It is requested that keeping in view the inconvenience caused to them, these gates are kept open for 24 hours and closed only at the time of passing of trains.

---

* Speech was laid on the Table

Besides these major issues, there are several other issues pertaining to the daily railway commuters from my constituency, towards which I wish to draw your kind attention. They are –

- Re-introduction of Daund-Pune shuttle express at 04.30 hrs.
- Opening of two independent ticket counters exclusively for the commuters between Daund and Pune.
- Introduction of facility to get return ticket from Daund.
- Reserving four coaches for the commuters traveling from Daund in Baramati-Daund-Pune Shuttle Express.
- Introduction of local train services between Pune and Daund.
- Halt of Tirupati Express, Pune to Nagarkoil Express, Pune to Latur Express, Pune to Bangalore Express, Chennai-Mumbai Express, Mumbai-Pandharpur Express etc. at "Uralikanchan" and "Loni Railway Station".
- Electrification of Pune-Daund railway route.
- Introduction of new Express train between Pune to Amravati to reduce the heavy load on Gondia Express.
- Introduction of new trains between Pune to New Delhi via Bhopal
- Earmarking of separate ticket counter for Ladies.

All these issues are very important and are of convenience to the daily railway commuters of this area.

* SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate the hon. Minister for placing the Railway budget in Parliament on 14th March, 2012. On behalf of the people of Karnataka as well as from my Constituency i.e. Bagalkot for including BADAMI as one of the Adarsh Stations to be taken up in 2012-13 as well as Doubling Survey as Gadag-Solapur. I would like to bring to your kind attention some other long standing demands of my Constituency which are not been considered in the Railway Budget 2012-13.

Bagalkot district has huge deposits of natural ores like lime stone, dolomite, granite, iron ore etc. 12-14 sugar factories, several cement units, granite processing units are located. At Kudagi near Bagalkote a 4000 MW thermal power plant is coming up shortly. This constituency consists of Historical places like Badami, Aihole, Pattadkal, Banashankari temple, Kudala-sangam, Basavanbagewadi etc. Bagalkot is also the central place for carrying and the forwarding of major Agricultural and Horticultural produces like Maize, Bajra, Pomegranate and other fruits.,

Considering all the facts, I would request you to consider the long standing demands of my constituency, Bagalkot.

(a) Land Acquisition work was in progress in connection with construction of Railway line between Bagalkot and Kuduchi, people of Lokpur are requested for change of alignment in some portion as there is huge deposite of Lime Stone and Dolomitr ore. Therefore the Land Acquisition work is stopped. I request you to take necessary steps to resolve as early as possible and adequate fund may also be provided.

(b) HOLE-ALUR is one of the important Railway Station on Bijapur Gadag line which facilitates the passengers of around 60 villages around this place. The people of these villages are working at far off places in

* Speech was laid on the Table

Factories and in Defence sector all over India. But people have to go upto Gadag or Bagalkot Stations which are far away for making reservations. Hence PRS facility should be introduced immediately for the befit of the people especially Defence personnel's. As this station caters to thousands of passengers daily, up gradation of railway station with computerized reservations facility is the need of the hour.

(c) Railway Health unit is to be locted at Bagalkot to cater to the Medical needs of Railway employees working/stationed in between Bijapur and Gadag stations.

(d) MALLAPUR Railway Station is also very important station, at present there is no facility for the passengers. Therefore construction of Waiting room, Reservation Counter and drinking water facilities are required at Mallapur Railway station. I also request you to give stoppage to all the trains which are running through this station as there is passengers from more than 60 villages are used to travel in these trains

(e) Accident Relief Facility to be provided at Bagalkote.

Goods handing facility :

I request you to upgrade the GOODS HANDLING FACILITY at Bagalkote and it has to be made as Major Train Checking Point and Major Goods Wagon Repair Point with adequate allied infrastructure. At present the goods wagons are handled at the passenger station at Bagalkote, which is located well with in the city.

Training facility :

As South Western Railway is a new zone and to cater to it's needs of staff and personnel I request for establishing a ZONAL TRAINING CENTRE at Bagalkot.

New lines :

Survey work for the new line between Alamatti-Kudalsangam-llakal-Koppal has been completed. This should be included in the new lines.

New trains :

The below said new trains and rerouting of the trains are to be included in the Supplementary Railway Budget.

(a) Passenger train from Gadag-Bijapur in the morning especially around 7.30 am and back.

(b) One passenger train from Bagalkot to Pandharpur may be started in the morning.

(c) Inter City Train between Hubli-Sholapur

(d) There are many business peoples and also students going towards Coimbatore, Tirupur, Cochin and also pilgrims going to Sabarimalai, Guruvayur and Kannya-Kumari. Hence one train from Sholapur or Bijapur to Kannya-Kumari via Bagalkot, Hospet, Bellary, Dharmavaram, Coimbatore may be started.

(e) DURANTO Express to be started Ex Bangalore City via Bellary, Hospet, Gadag, Bagalkote, Bijapur, Sholapur to New Delhi or on an alternative route of Bangalore City, Tumkur, Arsikere, Chickjajur, Rayadurga, Bellary, Hospet, Gadag, Bagalkote, Bijapur, Sholapur to New Delhi.

(f) HUBLI-MUMBAI via Gadag, Badami, Bagalkote, Bijapur, Sholapur..

(g) HUBLI-NEW DELHI via Gadag, Badami, Bagalkote, Bijapur, Sholapur..

Rerouting of Trains:

(a) BASAVA Exress (No. 17307/17308) may be extended upto Mysore.

(b) Train No. 2429 Rajadhani Express is to routed via Hospet, Gadag, Bagaliote, Bijapur twice a week.

(c) At present train No. 2649 Samparka Kranti Express is running via Hubli for twice a week and via Secunderabad Five days a week. Now I request

your good self to route this train via Gadag-Bagalkote-Bijapur for atleast thrice a week.

(d) GOLDEN CHARIOT TRAIN is to be extended upto Bijapur since it is an important Historical place.

(e) Train No. 12781 from Mysore to Nizamuddin is to be routed via Gadag, Badami, Bagalkote, Bijapur, Sholapur.. Once a week.

(f) Train No. 65130 from Hyderabad to Bijapur to be extended upto Bagalkote.

(g) Train No. 51029 from Mumbai to Bijapur via Pune to be extended upto Bagalkote.

(h) Train to Chennai via Bagalkot, Hospet.

As of now 46% area or 81 talukas of Karnataka do not have any railway line and the proposed new lines will integrate these areas with the developed areas.

Therefore, I urge the hon. Minister of Railways to kindly include the above requests, long standing demands of people of Bagalkot constituency in the supplementary budget.

*SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : Every year when the Railway Budget is presented the attention of the entire people is drawn towards it, specifically of those whose areas have not been connected by rail with the rest of the country even after 65 years. Every year it is presented with same old issues in a new bottle with announcements of some new trains, railway lines, railway bridges and many more. Whether the announcements made in the earlier Railway Budget have been fulfilled? Whether those announcements brought about betterment to the people or not? None of the Railway Ministers till date has taken any interest in it.

This year's Budget will be recorded in the Golden Pages of history. It has happened for the first time in the history of Lok Sabha that the Railway Minister had to resign immediately after the introduction of the Railway Budget. The members were also not sure whether there would be a discussion on the Railway Budget or not and which Minister would give the reply after the discussion.

I remember a story which fits in the situation in which Mr. Trivedi is now. "One boy was not getting married so some one suggested that he should make an offering of milk on the Samadhi of Pir-Matai. He started offering milk. On the seventh day he went to the Samadhi with the offering of milk, he heard a voice asking him to return to his home. He was happy thinking that some one might have come for asking his hand for marriage. He was still thinking when he again heard a voice asking him to go home as his mother has passed away. He repented and said Oh! great Pir-Matai I expected something from you but now you have taken away even my mother. This has happened to poor Trivedi Ji. With great enthusiasm and happiness he had presented the Budget and he couldn't get it passed but even lost his job.

---

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

The UPA Government is running without wheels. The country doesn't know when a Minister will submit his resignation and when a Minister will end up in prison.

When we see the Railway Budget in the context of what has been given to the state of Punjab, it is a big disappointment. In my parliamentary constituency, Moga is a big city which is the heart of the Malwa belt. It was given the status of a municipality in the year 1930 and made it the District Headquarter in the year 1995. Before 1947 this city was connected by the British Government with Delhi directly, but this direct connectivity was stopped after 1947. Till date Moga city has no direct connectivity with the other parts of the state. Having represented my constituency for the last three years I have raised this demand at every forum i.e. in writing or verbally and even on the floor of the House, even with the Prime Minister and every Minister. After all these efforts they have given us peanuts i.e. the connectivity has been restored but only for two days. I request the new Minister that this be restored for all the days of the week.

After demanding for 7 years, Guru Parikarma has been started between Sri Amritsar and Patna Sahib and Nanded (Hazur Sahib) which had been sanctioned during the NDA Government. This train should run daily between these sacred places and it should connect all the five sikh takhts instead of three takths. As a result lakhs of people will be able to visit these Guru Dhams and thus also lead to revenue generation for the Railways.

Amritsar – Hazur Sahib Nanded Express should run daily instead of a single day in a week because the waiting list for this train is running for months.

Other than this no big project has been sanctioned for the state of Punjab in the Railway Budget. Ludhiana - Chandigarh Railway Line Project is hanging for a long time without completion and nothing has been made clear about it in this Budget.There is a demand of the people that this line be extended upto Amritsar.

With a heavy heart I want to bring to the notice of the Railway Minister that Malwa belt of Punjab has been ignored in this Railway Budget. Whereas 2/3rd

population of Punjab is concentrated in this belt. Bhatinda has Asia's second biggest railway station and is also having a big Army Cantonment. It has a big oil refinery with investment of Rs.14000 crores, has the world's biggest cotton market, has four big thermal plants and is a big educational hub. A central university has also come up there. NFL is having its plant in Bhantinda and a twenty thousand people travel everyday from here. It is a very sad state of affairs that there are only 5 porters at Bhatinda Railway Station, no ramp for handicapped and elderly persons, no proper facility of drinking water, toilets, benches, waiting rooms and near pathetic state of cleanliness.

It has been a long pending demand of Malwa region that Shatabdi Express be introduced between Delhi and Bhatinda via Faridkot and Ferozepur and back. For the last 7 years all the MPs belongling to SAD (Shrimoni Akali Dal) including our party President Sardar Sukhbir Singh Badal have requested the Hon. Minister that Shatabdi Express be started from either Bhatinda or Faridkot but with no effect. 75 new express trains have been announced in the Railway Budget but not even one for Malwa from where lakhs of people travel to Delhi and return after doing their business.

We have been time and again demanding the upgradation of railway stations at Bhatinda, Mansa, Ferozepur, Faridkot and Jaits by raising the matter in the House and also by written representation as these stations are bereft of basic amenities, but in vain.

Sri Ganganagar – Haridwar Intercity Express has only one AC coach, I requested Lalu Ji on this and he had introduced one additional coach but it has been removed again without any reason. As there is a long waiting list for AC coach I request that an additional coach be attached with this train. Sri Ganganagar Sarai Rohilla stoppage be introduced at Malout and it should run daily.

Five years back Railway Minister had announced that Anandpur Sahib will be connected with Sri Amritsar Sahib, Rama Mandi, Maur Mandi and takth Shri

Talwandi Sahib. Three time surveys have been done but what is the use of such surveys and announcements if they are not fulfilled.

One year has passed since the completion of Fazilka – Abohar Ludhiana Chandigarh railway line. Final inspection has also been conducted, but I don't understand why there is delay in opening this line. People are angry, why this is not been opened. This should be opened so that it generates revenue for the Railways also.

Nangal dam to Haridwar and from Nangal dam to Bhatinda new trains should be introduced.

The Health Department has found out that Railways are also be responsible for the spread of cancer because the wagons which are used for the transportation of grains are also used for carrying fertilizers and insecticides. These fertilizers and insecticides percolates into the grains and thus enters the food chain leading to spread of epidemics and health problems to the people.

The stations are full of rats due to lack of cleanliness. They are also found even in Shatabdis thus infecting the food and spreading diseases. In fact Railways are responsible for these problems.

The freight corridor should be extended from Ludhiana to Amritsar. More wagons must be given to Punjab for moving of stock of gains and fertilizers.

Lastly I want to put across the views of the people of Punjab that modernization of Railways is very important. The railway lines, bridges and railway stations must be modernized and upgraded as they are not properly maintained and causing big accidents. The railway lines which have unmanned crossings should be reduced in number.

I want the Railway Minister to remember that the country is giving money to the railways for its modernization. In the Five Year Plans Rs.1,50,000 crore has been allocated for your use. Thus safety and modernization should be your priority. Safety and facilities of the passengers should not be compromised at any cost. Lastly I would like to remind the Hon. Minister that the Railways have

always been discriminatory towards Punjab and our state is always neglected. There is severe shortage of Shatabdis in Punjab. I request that in future all our demands must be met pertaining to Railways. With these words, I conclude.

***श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** सर्वप्रथम मैं माननीय श्री दिनेश त्रिवेदी जी एवं श्रीमती सोनिया गाँधी जी को धन्यवाद देता हूं कि वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर चर्चा के दौरान मेरे निवेदन पर ऊँचाहार रेल दुर्घटना के मृतक, आश्रितों को नौकरी प्रदान की गई। हालांकि वर्ष 2012-13 के रेल बजट में मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के लिए केवल दो कार्य स्वीकृत किए गए हैं, जिसमें जहांगीराबाद-बाराबंकी रेलमार्ग को इस वर्ष में दोहरीकरण किया जाना तथा बाराबंकी-फैजाबाद-अयोध्या-जफ़राबाद रेलवे लाईन दोहरीकरण का सर्वे किया जाना है।

मैं बजट में दिए गए आंकड़ों की बौछार नहीं करना चाहता, मेरे योग्य साथियों के द्वारा बड़े विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। बजट पढ़ने के बाद स्पष्ट धारणा बनेगी कि ये एक और विकासपरक और निरन्तरता का बजट के साथ-साथ गतिपरक बजट है।

इस बजट में 60,100 करोड़ रुपए का वार्षिक योजना परिव्यय का लक्ष्य रखा गय है, जो अब तक की सार्वधिक परिव्यय योजना है।

माननीय रेल मंत्री जी ने देशभर में होने वाली रेल दुर्घटनाओं की ओर गंभीर रूप से ध्यान दिया है, इसलिए दुर्घटना के प्रमुख कारण बिन चौकीदार वाले समपार फाटकों के लिए रेल-रोड ग्रेड सैपरेशन कार्पोरेशन ऑफ इंडिया नामक निगम का गठन करने का निर्णय लिया है।

इस बजट में यात्रियों की सुविधाओं के विस्तार के संबंध में अनेक महत्वपूर्ण निर्णय लिए गए हैं, जिनमें प्रमुखतः गर्मियों की भीड़ से निपटने के लिए ट्रेनों की फेरों में वृद्धि की गई है। रेल यात्रियों/उपयोगकर्ताओं के लिए सुख-सुविधा का पूर्ण ध्यान रखने का भी निर्णय लिया गया है।

इस रेल बजट में यात्री किराए में बढ़ोत्तरी की गई है, लेकिन मैं आम जनता के बीच में रहता हूं और जो बढ़ोत्तरी की गई है वह ज्यादा नहीं है, इससे मैं सहमत हूँ। मैंने न्यूज चैनल पर भी आम जनता की राय को देखा है, वे भी इससे सहमत हैं। आम जनता यह अपेक्षा करती है कि उनकी यात्रा अच्छी हो, स्टेशन व ट्रेन साफ-सुथरी हो तथा असानी से सुगम यात्रा की जा सके, जिसमें भारतीय रेल ने अच्छा प्रयास किया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट भाषण पर चर्चा के दौरान निम्नलिखित कार्यों को रेल बजट 2012-13 में सम्मिलित कराने का अनुरोध करता हूँ।

---

* Speech was laid on the Table

माननीय मंत्री जी के भाषण के पैरा 111 में सभी संसद सदस्यों ने रेल की गति धीमे हो जाने के कारण ठहराव दिए जाने पर अपना खेद व्यक्त किया है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि रेल केवल उन व्यक्तियों के लिए नहीं है, जो प्रमुख बड़े रेलवे स्टेशनों के निकट रहते हैं। रेल यात्रा ही एक ऐसा माध्यम है, जो गांव-गांव को शहरों से जोड़ता है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को कई बार पत्र लिखकर यह अवगत कराया है कि मेरा लोकसभा क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा है। मानव संसाधन विकास मंत्रालय के द्वारा भी इसे शैक्षणिक रूप से पिछड़ा घोषित किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त, बाराबंकी अल्पसंख्यक बाहुल्य तथा बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है। यूपीए सरकार सदैव अल्पसंख्यक तथा बुनकरों के हितों को ध्यान में रखने के लिए प्रणबद्ध है। बाराबंकी के प्रमुख स्टेशनों के माध्यम से ही यहाँ के बुनकर अपने माल को आसानी से ला व ले जा सकते हैं। मैं किसी राजधानी या शताब्दी जैसी ट्रेनों के ठहराव के संबंध में निवेदन ना करते हुए निम्न ट्रेनों का ठहराव करने का अनुरोध करता हूँ। आशा है मेरे प्रस्ताव पर माननीय मंत्री जी उचित निर्णय लेंगे-

क्र. सं.	ट्रेन नम्बर व नाम	ठहराव का स्टेशन
1.	12555-12556 (गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
2.	18201-18202 (दुर्ग-गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
3.	14307-14308 (इलाहाबाद-बरेली पैसेंजर)	मलिहाबाद, बाराबंकी
4.	13237-13238 (पटना मथुरा एक्सप्रेस)12239-12240	बाराबंकी
5.	14205-14206 (फैजाबाद-दिल्ली एक्सप्रेस)	बाराबंकी
6.	15211-15212 (जन नायक एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
7.	15209-15210 (सहरसा अमृतसर जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
8.	15210-15211 (अमृतसर सहरसा जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
9.	14015-14016 (सद्भावना एक्सप्रेस)	हैदरगढ़

बाराबंकी-देवां मार्ग पर रेलवे ओवरब्रिज

मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 कि.मी. है, लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर हावड़ा टंक लाईन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बन्द होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मैंने

माननीय रेलमंत्री जी को इन दोनों लाईनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदान कर दी गई है, लेकिन राज्य सरकार से इस सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद नीचे के फाटक को बन्द कर दिया जाएगा। मेरा माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारम्भ कराएं।

धार्मिक आस्था से जुड़े अयोध्या-बाराबंकी-कानपुर के मध्य "मेमू" ट्रेन

मैंने पिछले वर्ष भी रेल बजट पर चर्चा के दौरान धार्मिक आस्था से जुड़े स्थान आयोध्या-बाराबंकी (देवा शरीफ)-कानपुर के मध्य मेमू ट्रेन संचालन की मांग रखी थी, लेकिन उसे इस बार भी स्वीकृत नहीं किया है। उक्त मार्ग पर उचित सड़क सुविधा नहीं है और यदि इस मार्ग पर मेमू ट्रेन की सुविधा संचालित की जाती है, जो यह निश्चित है कि इससे रेलवे को आय का अच्छा स्रोत प्राप्त होगा। पूर्व में यह सुविधा संचालित थी, लेकिन पिछले कुछ वर्षों से इसे बन्द कर दिया गया है।

आदर्श रेलवे स्टेशन

आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की योजना से देश के सैंकड़ों रेलवे स्टेशनों का विकास संभव हुआ है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के बाराबंकी स्टेशन को वर्ष 2010 में आदर्श श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया था, लेकिन अभी तक भी बाराबंकी रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी रेलवे स्टेशन जैसी कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है, ना तो वातानुकूलित वेटिंगरूम है ओर ना ही रेल टिकट आरक्षण के लिए अलग से भवन, जिसकी अत्यंत आवश्यकता है। मैंने पिछले वर्ष 2011-12 रेल बजट पर चर्चा के दौरान तथा बाद में भी जनपद-बारांबकी के फतेहपुर रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने का अनुरोध किया था, जिसे इस वर्ष प्रस्तुत किए गए बजट में सम्मिलित नहीं किया गया है। अतः मैं पुनः अनुरोध करना चाहूंगा कि हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा करने का कष्ट करें।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर चिकित्सा सुविधा का क्रमोन्नतीकरण

माननीया रेल मंत्री जी आपने रेलवे बजट के दौरान स्वास्थ्य देखभाल अवसंरचना सुविधाओं के विकास का कार्यक्रम रेलवे की भूमि पर स्थापित करने की घोषणा की थी। उसी क्रम में 50 ओ.पी.डी. तथा डायग्नोस्टिक सेन्टर प्रस्तावित स्थलों में बाराबंकी रेलवे स्टेशन का नाम भी सम्मिलित है। अभी मौके पर इस सम्बंध में कोई भी कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। आपसे अनुरोध है, कृपया बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर प्रस्तावित कार्य को तीव्रता से प्रारम्भ कर दिया जाए, बल्कि इन सुविधाओं का विस्तार कर ट्रॉमा सेन्टर की स्थापना की जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि बाराबंकी लखनऊ से मात्र 28 किमी की दूरी पर है।

लखनऊ , उत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर रेलवे का डिविजन मुख्यालय है। यहाँ से सबसे निकट बाराबंकी रेलवे स्टेशन है, जहाँ से ही पूर्वोत्तर रेल गोरखपुर लाईन तथा उत्तर रेलवे की वाराणसी लाईन जाती है। लखनऊ , जहाँ पर दोनों रेल डिविजन मुख्यालय है तथा उत्तर प्रदेश की राजधानी भी होने के कारण चिकित्सा सुविधाओं पर भारी दबाव है। यदि उच्च श्रेणी की चिकित्सा सुविधाएं नजदीक के स्टेशन बाराबंकी में विकसित कर दी जाती है तो लखनऊ पर दबाव तो कम होगा ही साथ ही गोण्डा, बलरामपुर, बहराइच, श्रावस्ती जैसे नजदीकी जनपदों को चिकत्सा सुविधाओं का लाभ मिल सकेगा।

अन्त में मैं माननीय रेलमंत्री जी को इस क्रान्तिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

***श्रीमती संतोष चौधरी (होशियारपुर):** , सर्वप्रथम मैं माननीय मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र होशियारपुर (पंजाब) की ओर से तथा अपनी ओर से 2011-12 के रेलवे बजट को रेल मंत्री (भारत सरकार) के रूप में प्रस्तुत करने पर हार्दिक बधाई एवं शुभकामनाएं देती हूं ।

मेरा चुनाव क्षेत्र होशियारपुर रेल की दृष्टि से अछूता सा रह गया है । आजादी से पहले तो गाड़ियां चलती थी लेकिन दुर्भाग्य आजादी के बाद तरक्की की रफ्तार तेज होते-होते रेलवे के नक्शे से होशियारपुर लुप्त-सा हो गया है । यद्यपि लोक सभा में, मैं तीसरी बार चुन कर आई हूं परंतु होशियारपुर से प्रथम बार आने का मौका मिला ।

2009-10 में माननीय ममता दीदी ने मेरे किए गए अनुरोध को पूरा करने का प्रयास तो किया था । जिसके लिए होशियारपुर के सभी लोग आभारी है । बाकी अधूरे रह गए कार्यों की आपसे अपेक्षा रखती हूं । जोकि निम्नलिखित हैः-

1. माननीय मंत्री जी, वास्तव में मेरा होशियरपुर संसदीय क्षेत्र तीन जिलों में स्थापित है । होशियारपुर, कपूरथला तथा गुरदासपुर । विडम्बना यह है कि श्री हरगोविन्दपुर जो कि जिला गुरदासपुर में है - रेल की मुख्यधारा से जुड़ा ही नहीं । वहां के लोगों ने तो रेलगाड़ी देखी ही नहीं । आशा है कि कभी-न-कभी समय आएगा जब यह विधानसभा (श्री हरगोविन्दपुर) रेलवे के नक्शे में नजर आ जाएगा ।
2. नई रेल लाईन - टांडा से होशियारपुर - सर्वे हो चुका है । बजट का प्रावधान करवाने का प्रयास रेलवे विभाग द्वारा हो रहा है । होशियारपुर-ऊना - सर्वे हो चुका है । 2011-12 के बजट में प्लानिंग कमीशन को भेज दिया गया है । उसके लिए धन्यवाद । रेलवे बजट 2012-13 में रेलवे बजट में होशियारपुर-फगवाड़ा नई रेल लाईन का प्रस्ताव मुझ द्वारा रखे जाने तथा उसे रेलवे मंत्री जी द्वारा स्थान देने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद ।
3. जनता की पुरजोर मांग है कि दिल्ली से होशियारपुर सीधी ट्रेन चलाई जाए ।
4. जम्मू मेल जो दिल्ली से चलती है उसमें केवल दो डिब्बे होशियारपुर के लिए लगा दिए जाते हैं और रामभरोसे जालंधर आकर रेलवे स्टेशन पर खड़ा कर दिया जाता है । समय-सारणी का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है । बेचारे यात्री मच्छरों के साथ लड़ाई करते हुए होशियारपुर पहुंचते हैं ।

---

* Speech was laid on the Table

5. अनुरोध है कि दो डिब्बों के साथ और दो एसी डिब्बों का उपबंध करवाया जाए ताकि हम लोग भी अपने चुनाव क्षेत्र में रेल द्वारा यात्रा कर सके तथा आज के युग में होशियारपुर निवासी भी रेलवे की सुविधा का आनंद उठा सकें ।

6. स्वराज एक्सप्रेस ट्रेन 12472/12471 का ठहराव दसूहां तथा मुकेरियां रेलवे स्टेशनों पर रूकवाने की कृपा की जाए ।

7. 'दुरंतो गाड़ी' जोकि ममता दीदी ने अमृतसर से चंडीगढ़ के लिए शुरू करवाई थी - उतनी सफल नहीं हुई है जो सोचा था । इस ट्रेन का नाम सुपरफास्ट रख लिया जाए तथा जालंधर, फगवाड़ा तथा लुधियाना स्टेशन पर ठहराव करवाया जाए तो रेलवे को घाटा नहीं पड़ेगा अन्यथा कम यात्रियों के कारण ट्रेन बंद न करनी पड़ जाए ।

8. होशियारपुर पिछड़ा तथा पहाड़ी क्षेत्र है । 75% लोग विदेशों में रहते हैं । फगवाड़ा रेलवे स्टेशन तथा होशियारपुर रेलवे स्टेशन यद्यपि 'आदर्श रेलवे स्टेशन' की परिभाषा में सम्मिलित कर लिया गया परंतु वास्तविकता में कार्य धीमी गति से चल रहा है। पार्क, प्रतीक्षालय, शौचालय, प्लेटफार्म एवं पहुंच सड़क बनवाने का तुरंत उपबंध करवाना चाहिए । खाद्य, खाद तथा अन्य वस्तुओं की लोडिंग एवं अनलोडिंग के लिए शेड का कोई प्रावधान नहीं है । नसराला रेलवे स्टेशन पर इसका उपबंध करवाया जाए ।

9. होशियारपुर हिमाचल का द्वार है तथा पर्यटक स्थल है । धर्मशाला, कांगड़ा, कुल्लू-मनाली इत्यादि देवी-देवताओं के धर्म स्थलों को यहां से ही गुजरना पड़ता है । हमारे माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी ने इसी स्थान से शिक्षा ग्रहण की तथा शिक्षक के रूप में भी कार्य किया ।

10. होशियारपुर के लिए 'टिकट' का कोटा नहीं है । अवश्य कोटा 'सीट' का उपबंध करवा दीजिए । होशियारपुर से फिरोजपुर डीएमयू ट्रेन को पुनः चालू करवाने के लिए कोटि-कोटि धन्यवाद ।

11. ट्रेन नं. 2471/2472 स्वराज एक्सप्रेस का दसूहा रेलवे स्टेशन पर ठहराव करवाया जाए । क्योंकि दसूहा रेलवे स्टेशन से जालंधर-दिल्ली के लिए 12 बजे से शाम 8 बजे तक कोई ट्रेन नहीं चलती है ।

12. मुकेरियां, दसूहा, टांडा, होशियारपुर, नसराला, जेजो, फगवाड़ा रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाओं का उपबंध करवाना अति आवश्यक है ।

13. रेलवे स्टेशनों पर विशेष तौर पर बिजली का प्रबंध करवाना ।

14. रेलवे स्टेशन पर खाली पड़ी जमीन को पीपीपी के माध्यम से कलपुर्जे का कारखाना खोला ताकि कंडी क्षेत्र के नौजवानों को रोजगार मिल सके ।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूं कि होशियारपुर की देवभूमि जो भृगु वेदान्त के लिए प्रसिद्ध है तथा हिमाचल प्रदेश का मुख्य द्वार है तथा 'सोना लिक्का ट्रेक्टर' की विरासत से जुड़ा है तथा रेलवे को 20 से 25 करोड़ रूपये का अनुमानित राजस्व प्राप्त होता है, वह आपके तथा रेलवे विभाग के आशीर्वाद को तरस रहा है । 1905 में होशियारपुर से जालंधर, अमृतसर, पेशावर होते हुए अफगानिस्तान सीमा तक रेल लाईन बिछाई गई थी । उस समय 16 डिब्बों की रेलगाड़ी चला करती थी लेकिन आजादी के बाद तो होशियारपुर रेल का भाग्य ही रूठ गया । कृपया नई रेल लाइनें जो मैंने प्रस्ताव रखा था उसे प्लानिंग बोर्ड से अप्रूव करवा कर होशियारपुर निवासियों का स्वपन पूरा करने का प्रयास किया जाए । हम सब आपके आभारी रहेंगे ।

*__डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):__ अब तक का ये सिलसिला रहा है कि हर बार रेल बजट में गुजरात के प्रति अन्याय किया जाता है। पिछले कई सालों से रेल में गुजरात के सही मांगों के किनारे किया जाता है। गुजरात में रेल सुविधा के बारे में देखा जाए तो मुम्बई-अहमदाबाद और दिल्ली रेल मार्ग पर कुछ दिया जाता है। फिर उसमें कोई नई रेलगाड़ी हो या और कोई सुविधा हो।

मैं कहना चाहता हूं कि गुजरात का उत्तर गुजरात एवं सौराष्ट्र प्रदेश को रेल की मुख्यधारा से वंचित रखा गया है। उत्तर गुजरात और सौराष्ट प्रदेश अधिक रूप से पिछड़ा हुआ प्रदेश है और पर्याप्त रेल कनेक्टिविटी नहीं होने की वजह से इन प्रदेशों का विकास भी नहीं हो पाया है। इन दोनों प्रदेशों में रेल की असुविधा की वजह से मार्ग यातायात बढ़ रहा है। मार्ग परिवहन की वजह से पिछड़े मुल्क के लोगों को महंगा किराए का भार झेलना पड़ता है और जानलेवा, अकस्मात एवं पर्यावरण पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

इस बजट में किए गए अहम प्रावधानों में गुजरात के प्रति अन्यायी रवैया स्पष्ट रूप से दिखाई देता है।

(1) 2011-12 में पूर्ण होने वाली 41 नई लाइनों में गुजरात में एक भी नहीं है।

(2) 2012-13 में पूर्ण होने वाली 45 नई लाइनों के प्रोजेक्ट में से गुजरात में एक भी नहीं है।

(3) योजना आयोग में भेजी गयी 84 नई लाइनों में से गुजरात में एक भी नहीं है।

मैं समझता हूं कि नई लाईन बिछाने में गुजरात को पूर्ण रूप से नजरअंदाज किया गया है।

2012-13 में कुछ छुटपुट नए रेल सर्वे में गुजरात की कुछ लाइनों को लिया गया है। मगर मेरा स्पष्ट आरोप है कि ये सिर्फ दिखावा है। इसमें बताए गए सर्वे का पहले भी बजट में प्रावधान किया गया था, मगर कोई ठोस काम नहीं होता है।

अहमदाबाद-मुम्बई-पुणे हाई स्पीड कोरीडोर, पाटण-भीलडी इसके उदाहरण हैं।

(4) साल 2012-13 मंजूर हुए नए 11 प्रोजेक्ट में से गुजरात को एक भी नहीं दिया है।

(5) 2011-12 में 19 मार्गों पर गेज परिवर्तन के 19 प्रोजेक्ट में से गुजरात का एक भी नहीं है। इसी तरह 2012-13 के वर्ष में गेज परिवर्तन के 17 मार्गों में से भी गुजरात का एक भी नहीं है।

(6) 2012-13 में मंजूर किए गए गेज परिवर्तन में कलोल-कडी मार्ग रखा है। मेरी मांग है कि कलोल-कड़ी-बहुचराजी-चाणस्मा से रणुंज तक का मार्ग गेज परिवर्तन के लिए समाविष्ट किया जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

पिछले बजटों में अहमदाबाद के रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी, मगर मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि इस विषय में कोई भी प्रगति नहीं हुई है। मेरी मांग है कि इस मांग को जल्द से जल्द पूरा किया जाए।

गुजरात के पास देश में सबसे ज्यादा 1600 किमी का समुद्री किनारा है। इस समुद्र तट पर कंडला, मुंद्रा, पीपावाव, छोलेरा, दाहेज के साथ कई बंदरगाह है। इन बंदरगाहों से पूरे देश का उत्तरी, पश्चिमी एवं मध्य भाग से आयाने-निकास होती है। ये सभी बंदरगाह न सिर्फ गुजरात के विकास, बल्कि समग्र देश के विकास में अहम योगदान देते हैं। मेरी मांग है कि इस बजट में उन बंदरगाहों को जोड़ने के सर्वे की बात की गई है, मगर उस बंदरगाहों को रेल से जोड़ने का अहम फैसला लेना चाहिए।

दिल्ली-महेसाणा-अहमदाबाद के रूट पर डबलिंग एवं विद्युतीकरण करना चाहिए।

अहमदाबाद, आंणदँ, गोधरा से दिल्ली दुरंतों ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

सौराष्ट्र क्षेत्र में अहमदाबाद, राजकोट, जामनगर, शताब्दी ट्रेन चालू कराने की मैं मांग करता हूं।

अहमदाबाद-पाटण "डेमूँ शुरू करने के बाद ये ट्रेन ओवरक्राउडेड हो जाती है, उसे सप्ताह में पूरे सात दिन चलाने की मेरी मांग है। अहमदाबाद-पाटण की "डेमूँ ट्रेन की सफलता की वजह से उस ट्रेन को दिन में दो बार चलाने की मांग करता हूं।

इसी तरह मेरी मांग है कि अहमदाबाद के साथ जोड़ी "डेमूँ ट्रेन पालनपुर, हिम्मतनगर, गोधरा, सूरत, भावनगर, सुरेन्द्रनगर एवं राजकोट के साथ शुरू करनी चाहिए।

अहमदाबाद से अमृतसर, शिरडी, चेन्नई, हैदराबाद और जंवरा को जोड़ती नई ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

हाल ही में शुरू हुई अहमदाबाद-वाराणसी और अहमदाबाद-यशवंतपुरा ट्रेन की फ्रीकवन्सी बढ़ाकर, हफ्ते में तीन दिन करनी चाहिए।

अहमदाबाद-मुम्बई-पुणे बुलेट ट्रेन का सर्वे का प्रस्ताव रखा है, उसे प्रायोरिटी देकर देश में पहली बुलेट ट्रेन चलाने का अहम निर्णय जल्द से जल्द लेना चाहिए।

पश्चिम रेलवे का हैडक्वाटर्स अहमदाबाद को बनाने का फैसला जल्द ही लेना चाहिए।

गत बजट में, रेलवे की हॉस्पिटल एवं मैडिकल कॉलेज बनाने की घोषणा की गई थी। मेरी मांग है कि उस घोषणा को मूतिमंत स्वरूप देना चाहिए।

अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी ट्रेन की रफ्तार बढ़ाकर समय में कम से कम एक घंटा कम करना चाहिए और राजधानी ट्रेन को साबरमती रेलवे स्टेशन पर हॉल्ट देने की मैं मांग करता हूं। अहमदाबाद के

विकास के मद्देनजर दिल्ली-अहमदाबाद का साबरमती स्टॉपिज की वजह से लाखों लोगों को सुविधा होगी। इस बजट में किये गये यात्री किराए में बढ़ोतरी तत्काल वापस ली जाए।

*SHRI S. R. JEYADURAI (THOOTHUKKUDI): I whole-heartedly support this forward looking Railway Budget- 2012-13 discussion.

This Railway Budget has a vision because it has taken care of safety, track renewal, doubling, facilities for the train passengers at railway stations and in running trans.

I am submitting the following urgent and immediate needs of my Thoothukudi Constituency for your kind consideration.

1. The proper and timely action may be initiated without delay for the doubling work between Madurai-Tuticorin train route. Thoothukudi is called as the Port City. As there are many more developing and developed Industries in and around Thoothukudi, the movement of Trucks from other parts of the State and the Districts transporting goods meant for import and exports to the famous Tuticorin Port. There are several Power plants as well as upcoming Power Projects inside my constituency. Therefore the need of Rail goods service is necessary for the movement of goods and materials. So, the doubling work of Madurai – Tuticorin Train route is mandatory.
2. To speed up the electrification work of Madurai-Tuticorin train route.
3. There is an urgent need to increase the length of the platforms to hold 24 Coaches at Seithunganallur, Srivaikundam, Nazareth, Arumuganeri, Kayalpattinam and Tiruchendur Railway Stations in the Tirunelveli-Tiruchendur Train route of my Constituency.
4. To increase the frequency of the Tirunelveli-Tiruchendur-Tirunelveli Passenger Train bearing no. 56761 operating from Tirunelveli to Tiruchendur which is kept idle for more than 5 hrs and 30 Mins at the Tiruchendur railway station from 8:35 hrs to 14:20 hrs. Likewise Tirunelveli-Tiruchendur Passenger Train bearing no. 56763 operating from

* Speech was laid on the Table.

Tirunelveli to Tiruchendur is also being kept idle for more than 6 hrs 30 Minutes at the Tiruchendur railway station from 11:10 hrs to 18:00 hrs. No train is running from 7:20 hrs to 14:20 hrs from Tirchendur to Tirunelveli and there is no train from Tirunelvei to Tiruchendur at the hours of from 11:15 to 15:15 hrs.

The very urgent and immediate need of my constituency people is to increase the frequency of both the Tirunelveli-Tiruchendur-Tirunelveli passenger Train bearing no. 56761 and 56763. Since the Tamilnadu State Government has inceased the Bus tariff, there is a massive increase in the passengers using the train.

5. Kovilpatti is the city centre of match industry in my Parliamentary Constituency. The weekly Express Train bearing no. 12667/12668 which runs between Nagercoil and Chennai needs be given a stoppage at the Kovilpatti Railway Station.

The above said railway station should be provided with well equipped generator to face the power cut.

6. The Chendur Express Train from Tiruchendur-Chennai-Tiruchendur bearing no. 16735/16736 starts from Tiruchendur at 1935 hrs and reaches Chennai next day around 1140 hrs at the same time it starts from Chennai around 1605 hrs and reaches Tiruchnedur next day 0800 hrs. This resulted a maximum of 16 hrs journey to the destinations for the passengers. So, this Chendur express should be operated in the Chord Line. (i.e. via Tiruchirapally-Virudhachalam-Villupuram route). This will result in reduction of the travelling time around 3 hrs and the users of the train will increase day by day. This increases the income of Southern Railways.

The immediate needs is that Express Train (16735/16736) should be provided a stoppage at the Mambalam Railway station while coming from Tiruchednur to Chennai as well as from Chennai to Tiruchendur. At the same time the Pearl City Express (Train No. 12693/12694) should also be

provided a stoppage at the Mambalam Railway station while coming from Chennai to Tuticorin.

7. In the previous year's budget, VIVEK EXPRESS train bearing no. 19567/19568 was introduced from Tuticorin-Dwarka-Tuticorin as a weekly express. Now, this train is operating from Madurai because the Pitline work has not yet finished at the Tuticorin Railway station. I request the hon. Minister to issue necessary instructions/orders to the concerned authorities to finish the pit line work without further delay and so that the VIVEK EXPRESS can be operated from Tuticorin as was the case.

8. The recent announcement of Tiruchirapally-Tirunelveli intercity express (daily) via Madurai, Virudunagar should be extended upto Tuticorin for the convenience of thousands of commuters.

9. To cater the need of the passengers in Thoothukudi constituency, a new train should be introduced from Tuticorin to Chennai.

10. Thousands of train passengers commute between Madurai and Tuticorin. In the absence of a direct train between Madurai and Tuticorin during daytime, they are forced to take different routes to reach their destinations. I request that a new train should be introduced from Madurai to Tuticorin during daytime.

11. I request the hon. Railway Minister to announce Tuticorin Railway station as MODEL RAILWAY STATION as Thoothukudi is a Pearl, Port and Power City.

I request the hon. Minister to consider above demands pertaining to my Parliamentary Constituency favourably and ensure that the works are completed without any further loss of time.

***श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर):** रेल भारत की जीवन रेखा है। इसको समृद्ध बनाए बिना देश को समृद्ध नहीं बनाया जा सकता। 2 करोड़ लोग प्रतिदिन ट्रेन में यात्रा करते हैं, परन्तु ट्रेन, पटरी, प्लेटफार्म, खान-पान, जनरल यात्रियों को बोगियों में ठूसना आदि ऐसे प्रश्न हैं जिसे दूर करना ही चाहिए, चाहे इसके लिए कड़े फैसले लेने हों। हमारे क्षेत्र में बलिया, छपरा मार्ग के दोहरीकरण व विद्युतीकरण के प्राक्कलन का प्रस्ताव स्वीकृत हुआ है। खुशी है, परन्तु हमारे क्षेत्र का रेवती एक बहुत ही भीड़ का स्टेशन है जहां के लोग सालों से विभिन्न आंदोलन कर 15159/55160 छपरा-दुर्ग-सारनाथ एक्सप्रेस तथा 13105/13106 बलिया-सियालदह एक्सप्रेस का ठहराव रेवती स्टेशन पर करने की मांग करते हैं। प्रस्ताव भी प्रस्तुत है ठहराव नहीं हो रहा है । 55133/55134 बलिया-वाराणसी पैसेंजर का छपरा तक विस्तार नितांत आवश्यक है। छपरा स्टेशन पर अनुरक्षण का बहाना बनया जा रहा है। छपरा से मऊ शाहगंज हेतु पैसेंजर गाड़ी नहीं है। 55137/55138 को बलिया से छपरा बढ़ाया जाना नितांत आवश्यक है। रेवती प्लेटफॉर्म को ऊँचा करना नितांत आवश्यक है, जो नहीं हुआ। गाड़ी संख्या 12537/12538 बापूधाम एक्सप्रेस, 15021/15022 शालीमार तथा 11037/11038 गोरखपुर-पुणे एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव रेलवे बोर्ड प्रस्ताव के बाद भी नहीं कर रहा है। गाड़ी संख्या 15007/15008 मडुआडीह से लखनऊ चलती है। कानपुर तक विस्तार नितांत आवश्यक है। वेल्धरा रोड 'ए' श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मॉडल स्टेशन बनाने हेतु वर्ष 2008-09 से कार्य हो रहा है, परन्तु यह नहीं हुआ है। प्रथम रिटायर रुम में मात्र लोहे की कुर्सियाँ हैं, एक बेड तक नहीं है।

प्लेटफार्म संख्या 2 का विस्तार कार्य तो जारी हुआ, परन्तु प्लेटफॉर्म संख्या धनाभाव में रुका है। फण्ड के अभाव में सड़क मरम्मत कार्य अधूरा है। एकल खिड़की से कार्य हो रहा है। हमारे क्षेत्र के बलिया-रेवसती मऊ-भटनी, भटनी-वनकटा रेल खंडों पर मैंने 13 अति महत्वपूर्ण समपारों को बनवाने की मांग की थी। मात्र 7 बनाए गए, 20 से अधिक समपार निरीह जनता के मौत का कारण बन रहे हैं। इन्हें बनाया जाए। वेल्थरा से रेवसती तक नई रेल लाइन का एस्टीमेट तैयार हुआ, अब कूड़ेदान में फेंक दिया गया है।

* Speech was laid on the Table.

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले नव-नियुक्त रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं, क्योंकि ठीक एक हफ्ते पहले पूर्व के रेल मंत्री जी ने अपना बजट भाषण प्रस्तुत किया था। बड़ा शेरो और शॉयरी से भरा हुआ, बहुत अच्छे-अच्छे शेर उन्होंने सुनाए, लेकिन उन्हें यह मालूम नहीं था कि दो-चार घंटों के बाद उनकी शॉयरी बड़ी खतरनाक साबित होने वाली है। उन्होंने यहां तक कह दिया कि सब को सलाम करता हूं, लेकिन लगता है कि उनकी अपनी सुप्रीमो को ही उनका सलाम कबूल नहीं हुआ और भवानी अपने भक्त पर ही भृकुटी तान बैठी तथा रेल मंत्री जी को रास्ता दिखा दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं निश्चित रूप से दिनेश त्रिवेदी जी का इस मामले में प्रशंसक हूं, मैं रेलवे कंसलटेटिव कमेटी का मेम्बर हूं। उन्होंने पहली बार बजट सत्र के पहले रेलवे कंसलटेटिव कमेटी बुला कर एक-एक मेम्बर से पूछने की कोशिश की कि आपकी कौन सी ऐसी ज्वलंत समस्या है, जिसका मैं हल खोज सकता हूं। यह उनका एक तरीका था, इसलिए मैं आज उनको निश्चित रूप से अपनी शुभकामनाएं देना चाहता हूं। पता नहीं, उन्होंने एक राजधानी जो हमारे क्षेत्र डाल्टनगंज से होकर चलती है, उपाध्यक्ष महोदय, आप भी उस रास्ते से जाते हैं। रांची से दिल्ली वाया डाल्टनगंज हफ्ते में एक बार चलती थी, उन्होंने इस बार अपने बजट भाषण में कहा था कि इसे हम हफ्ते में दो बार चालाएंगे। हमने कुछ अन्य मांगे भी रखी थीं, उन्होंने कहा था कि हम एक-एक करके आपकी मांगों को पूरा कर देंगे। लेकिन अब वे रेल मंत्री नहीं रहे। मैं मंत्री जी से उम्मीद रखता हूं कि वे जो उपेक्षित इलाके हैं, उनकी तरफ ध्यान देंगे। मुनियप्पा जी हमारे बहुत पुराने मित्र हैं, लेकिन वे हम लोगों के इलाके की तरफ नहीं देखते हैं, केवल कर्नाटक को देखते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं, मैं उस इलाके की एक-एक घटना की जानकारी आपको देकर सिद्ध करने की कोशिश करूंगा कि किस तरह से उस इलाके को उपेक्षित रखा जाता है। जो इलाका, चाहे वह ऑयरन-ओर हो या कोयला हो, उसे ढोने के लिए ये डबल लाईन बना देते हैं, इलैक्ट्रिफाई कर देते हैं, लेकिन वहां पर जब एक रेल की लाईन मांगी जाती है तो वह नहीं दी जाती है। अंग्रेज कितने दूरदर्शी थी कि सैकिंड वर्ल्ड वार में, 1941-42 में एक रेलवे लाईन बरवाडी जंक्शन से लेकर चिरीमिरी तक, आज तक उस रेलवे का नाम बरवाडी जंक्शन है। आज से 80 साल पहले उसका नाम जंक्शन हो गया, बरवाडी से चिरीमिरी की तरफ लाईन निकलनी थी। अंग्रेजों ने बहुत हद तक काम कर दिया, वहां पर कई जगहों पर पुल बन गए। बहुत जगहों पर रेल लाईन बिछ गई, बहुत जगहों पर स्टेशनों के बोर्ड लगे हुए हैं। लेकिन जब उनको 47 में हिन्दुस्तान को छोड़ना पड़ा तो उसके बाद वह रेल लाईन अभी तक छूटी हुई है। मैं मुनियप्पा जी से कहना चाहता हूं - I would request you,

Muniyappa *ji*, to visit that area once, and you will find that what type of negligence is being meted out to that area. जब हम लोगों ने प्रयास किया, हम से पहले के सांसदों ने भी प्रयास किया तो कहीं से उस फाइल को निकाला गया। अंग्रेज चले गए तो क्या रेलवे लाईन भी कहीं चली गई। सन् 2004-05 में फिर उस लाइन का सर्वे किया गया। इस लाइन की 182 किलोमीटर की लम्बाई है, उसका एस्टीमेट 405 करोड़ रुपये का बना। जब किसी नये उपेक्षित इलाके में काम होता है तो कई तरह की बहानेबाजियां की जाती हैं। कह दिया कि इसका रिटर्न, प्रतिफल ठीक नहीं है। फिर 2008-09 में एक सर्वे किया गया और जब मैं सांसद बना तो तीसरा सर्वे फिर अभी 2010-11 में कराया, तब वह बढ़कर 1104 करोड़ रुपये का हो गया। इतनी तो कम से कम तरक्की हुई कि अब उस एस्टीमेट को योजना आयोग के पास भेज दिया गया है। अब मैं नहीं जानता कि उसका फेट क्या होने वाला है। इस उदाहरण से मैं आपको केवल एक बात बताना चाहता हूं कि किस तरह से रातों-रात नई गाड़ियां चल जाती हैं, बड़े-बड़े प्रोजैक्ट्स सैंक्शन हो जाते हैं, लेकिन जो इलाका पूरे हिन्दुस्तान को कोयला देता है, उस इलाके के लिए पिछले 70 सालों में एक रेल खंड नहीं बन सका। झारखण्ड की यह स्थिति है, जहां का प्रतिनिधित्व आप भी करते हैं, उपाध्यक्ष महोदय। इसलिए मैं आपके आसन के माध्यम से रेल मंत्रालय को यह आग्रह करना चाहता हूं कि एनफ इज़ एनफ, अब ज्यादा तिरस्कार, ज्यादा उपेक्षा उस इलाके की मत कीजिए, क्योंकि-

दबेगी कब तलक आवाजें हम भी देखेंगे,
रुकेगी कब तलक इज़हारे बरहम हम भी देखेंगे।

हम देखेंगे कि आप उस इलाके को कब तक दबाते हैं। 3-3 बार सर्वे किया, लेकिन एक पैसा भी अभी तक आपने एलाट नहीं किया, इसलिए मुनियप्पा जी, आप इसे नोट कीजिए, आप क्या उसमें प्रगति लाते हैं, यह आप पर है।...(व्यवधान) आप घंटी बजाइएगा तो मेरे लिए बड़ी मुश्किल हो जायेगी, क्योंकि मैं बोलता बहुत कम हूं। इंडिपेंडेंट होने के नाते समय मुझे कम मिलता है तो पुरानी मित्रता का ख्याल रखिये। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप उसी हिसाब से कम बोलिये।

श्री इन्दर सिंह नामधारी: यह उदाहरण मैंने आपको दिया। इतना ही नहीं, मैं चतरा का सांसद हूं और वहां पर रेलवे लाइन नहीं है। चतरा और गया को अगर जोड़ दिया जाये तो पूरे हिन्दुस्तान के नक्शे पर चतरा चला आएगा। लगभग 80 किलोमीटर का एक रेल खंड है, अब उसमें से 10 किलोमीटर की एक लेंथ स्वीकृत हुई है, आज से तीन-चार साल पहले, जैसे ऊंट के मुंह में जीरा दिया जाता है, 8-10 करोड़ रुपया देकर उसको बता दिया कि यह 10 किलोमीटर सैंक्शन हो गया। उस 10 किलोमीटर में पिछले चार सालों में क्या हुआ, जमीन का जो अधिग्रहण है, उसके लिए 44 करोड़ रुपया चाहिए। आपने 10 करोड़ रुपया दे दिया तो 10 किलोमीटर की भूमि का अर्जन भी नहीं हो रहा है। जनता हमसे पूछती है कि क्या प्रगति हो रही है। मैं प्रगति क्या बताऊं,...(व्यवधान) लाल सिंह जी ठीक कह रहे हैं, प्रगति के बदले दुर्गति हो रही है। इसलिए रेल मंत्री जी, आप नोट करें कि इस प्रकार का मजाक आप जनता से मत कीजिए कि आपने पहले दिया भी और देकर भी कुछ नहीं दिया। अब जमीन की जो कीमत है, वह भी आप नहीं दे रहे हैं तो रेलवे लाइन उसमें कहां पर बनेगी। वह भी 80 किलोमीटर्स में से केवल 10 किलोमीटर की और कहीं आप अरबों रुपये के प्रोजैक्ट्स देते हैं।

ममता जी मंत्री थीं तो मैंने कंसल्टेटिव कमेटी में कहा था कि एक ही तो सीढ़ी का फर्क है, आप मंत्री बन गईं और हम सांसद रह गये। लेकिन आप अगर चाहें तो रात को डबल डेकर गाड़ी चल जाती है और हमें अगर रेलगाड़ी का एक स्टापेज चाहिए तो हम लोगों के साथ बहानेबाजियां की जाती हैं और ये रेल के जो पदाधिकारी हैं, ये लोग भी कम अत्याचार नहीं करते हैं। एक ओवरब्रिज है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं, आप भी कई बार गये होंगे। अगर आप रांची से चतरा की ओर जायें तो एक टोडी स्टेशन पड़ता है। वह नेशनल हाईवे पर है और डबल इलैक्ट्रिफाइड लाइन है, जहां से कम से कम 100 रैक कोयले के रोज़ निकलते हैं और हाईवे होने के चलते जो रोड का ट्रैफिक है, वह भी आपका बहुत ज्यादा रहता है। वहां आपको एक घंटे रेलवे फाटक पर रुकना पड़ेगा। पिछले तीन सालों की मेहनत के बाद रेल मंत्रालय ने उसको सैंक्शन किया और 14.60 करोड़ का एस्टीमेट बनाया और उसमें 10 लाख रुपया दे दिया। उस 10 लाख रुपये को दिये हुए डेढ़ साल हो गया तो जनता मुझसे पूछती है कि सैंक्शन हो गया तो काम क्यों नहीं शुरू हो रहा है। मैंने यह मामला कंसलटेटिव कमेटी में उठाया। मुझे कहा गया कि फिर से इसका एस्टीमेट बना रहे हैं। जब 10 लाख रुपया भी आपने दे दिया तो मैं यह पूछना चाहता हूं...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री इन्दर सिंह नामधारी: मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि आखिर क्या हम लोगों के इलाके के प्रोजैक्ट्स इसी तरह से बनेंगे? क्या आप उस इलाके की तरफ यही इंसाफ करते हैं कि डेढ़ साल आपको उस ओवरब्रिज को सैंक्शन किये हुए हो गये और जब मैं जाता हूं तो मुझे 1-1 घंटे रास्ते में खड़ा होना पड़ता है।

चौबीस घंटे में से अठ्ठारह घंटे वह रेल क्रासिंग बंद रहती है, तो आप क्या न्याय उस इलाके को देना चाहते हैं? क्या आप कुछ पैसा देकर काम शुरू नहीं करा सकते हैं? जनता को शायद आपको भी जवाब देना पड़े, क्योंकि आप तो काम निकलवा लेते हैं, लेकिन यह सवाल जनता हम लोगों से पूछती है कि आप क्या कर रहे हैं?

सभाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी वेदना आपके सामने प्रकट कर रहा हूं। वह कहते हैं कि वह एक क्रासिंग है, अभी कल ही एक दुर्घटना हुयी है, 15-16 लोग मर गए, हाथरस के पास, आपने अनमैंड क्रासिंग रखी हुयी थी। इस तरह की कई अनमैंड क्रासिंग हम लोगों डाल्टनगंज के बगल में है। ...(व्यवधान) मैंने ये मामले कई बार उठाए तो अफसरों का जवाब जाता है कि वहां अनमैंड क्रासिंग नहीं है, हम लोगों ने पशुओं के जाने के लिए, जानवरों के जाने के लिए रास्ता रखा है। जानवरों के जाने के लिए रास्ता रखा तो क्या उसमें से आदमी नहीं निकल जाएगा? ये अफसर इस प्रकार से रेलवे के मंत्री के दिमाग को घुमाते हैं कि दूसरों का तो एक काम नहीं होता। गुलशन जी अभी बोल रही थीं, पिछली बैठ में ये इतने गुस्से में थीं कि इन्होंने कहा कि मैं कंसल्टेटिव कमेटी से इस्तीफा देना चाहती हूं। यह दोहरा, सौतेला व्यवहार मुनियप्पा जी आप मत करिए। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि अगर उस इलाके को न्याय देना है तो इतना मत अन्याय उस इलाके के साथ कीजिये कि जनता हम लोगों को कटघरे में खड़ा कर दे। इसलिए आप अनमैंड, अगर आप एक-दो क्रासिंग बना देंगे, हम तो कह रहे हैं कि उसे मैंड कर दीजिये। आप ओवरब्रिज मत बनाइये, लेकिन किसी आदमी को तो वहां रख दीजिये जो रोके कि गाड़ी आ रही है, बिजली की गाड़ियां हैं, 5-5 मिनट के बाद गाड़ी आती है। अगर गाड़ी कोई कल की घटना की तरह रूक जाये तो बिना मृत्यु के दूसरा उसे क्या इनाम मिलेगा? इसलिए मैं आज दुखित होकर इस पवित्र सदन में अपनी वेदना प्रकट कर रहा हूं कि जो कुर्सियों पर जाते हैं, उन्हें यह देखना चाहिए, वे पूरे भारत के रेल मंत्री हैं, किसी एक राज्य के रेल मंत्री नहीं हैं, लेकिन जो पिछले दिनों देखा जा रहा है, उससे तो ऐसा ही लगता है कि अब सबको न्याय नहीं मिल सकता। जो जोरदार, दबंगाई से काम करवा लेगा, वह काम करवा ले, लेकिन अगर आपसे इंसाफ का इंतजार करते रहेंगे तो कभी भी इंसाफ नहीं मिलेगा। इसलिए आज आपके माध्यम सें मैं रेल मंत्री जी को, क्योंकि मुनियप्पा जी का आसन तो स्थायी लग रहा है, क्योंकि

बाकी तो तीन मंत्री हो गये, अभी तीन सालों के अंदर, लेकिन आप ध्रुव तारे की तरह हैं, इसलिए मैं आपसे ही आग्रह करना चाहता हूं। मैं त्रिवेदी जी के बारे में एक ही लाइन कहना चाहता हूं कि बड़े गौर से सुन रहा था जमाना, तुम्हीं सो गये दासतां कहते-कहते। आपने बातें तो बड़ी अच्छी कहीं, अच्छा भाषण दिया, लंबा भाषण दिया, हम लोग सुनना भी चाहते थे कि आप कुछ करके दिखायें, लेकिन बड़े गौर से सुन रहा था जमाना, तुम्हीं सो गए दासतां कहते-कहते। हम लोग जरूर आपसे यह उम्मीद करेंगे कि जो दासतान उन्होंने शुरू की थी, उस कहानी को आप पूरा करेंगे और जनता को हम लोग जवाब दे सकें, इसके लिए हम लोगों को इतनी ताकत देंगे।

*श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव (बुलढाणा) : 2012-2013 के रेलवे बजट पर सत्तारूढ़ दल की छाप दिखाई पड़ती है कि कीमतें बढ़ाते रहो एवं आम आदमी का खून चूसते रहो। इसी तर्ज पर यह रेलवे बजट पेश किया गया है जिसे गरीब विरोधी कहा जायेगा। इस तरह से आम आदमी की जेब में डाका डाला गया है। रेल मंत्री जी बजट पढ़ते समय कई आने वाले खतरों का अनुमान लगा रहे थे जिसके कारण देश को जोड़ने वाली रेल सेवा को बूढ़ी बता रहे थे और रेलवे की कमर लचक जाने की बात कर रहे थे। अगर रेलवे विभाग को अच्छे ढंग से चलाया जाये तो यह पूरे देश का खर्चा उठा सकती है। रेल मंत्रीजी ने कारण बताया कि रेलवे की हालत बहुत खराब बेहाल है। यह हालत किसने की है । आठ साल में रेलवे के किरायों में बढोतरी नहीं हुई, तब रेलवे की हालत खराब नहीं थी। आज रेलवे की हालत खराब हो गई। रेलवे में सम्भावित राजस्व प्राप्त नहीं किया जा सका, इसके पीछे रेलवे विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार है। सीबीआई एवं सीवीसी ने रेलवे में हुए भ्रष्टाचार के लिए कई अधिकारियों पर सख्त कार्यवाही किये जाने का सुझाव दिया था, परन्तु रेलवे बोर्ड ने उसे केवल चेतावनी देकर छोड़ दिया। अगर भ्रष्टाचार पर कार्यवाही नहीं की जायेगी तब तो रेलवे की स्थिति बेहाल हो जायेगी। भ्रष्टाचार के कारण रेलवे की परियोजनायें लंबित हैं और निर्धारित समय की देरी से चल रही हैं और कई अधूरी पड़ी हैं इससे इनकी लागत भी बढ़ रही है। मेरे संसदीय क्षेत्र बुलढाणा में शेगांव में एक उपरिपुल का निर्माण हो रहा है। महाराष्ट्र सरकार ने इस उपरिपुल से संबंधित रोड तक अप्रोच रोड का टेंडर भी कर दिया है, परन्तु उपरोक्त उपरिपुल का निर्माण बहुत ही धीमी गति से चल रहा है जिससे इस उपरिपुल के राजमार्ग पर आये दिन जाम रहता है और सुविधा को प्राप्त करने में देरी हो रही है। मुम्बई के लिए 75 लोकल रेल सेवा की घोषणा की गई है उसके लिए रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

पिछले बजट में कई रेलवे स्टेशनों को विश्व स्तर का बनाने का प्रस्ताव था और कई रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है, परन्तु इस दिशा में कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाये गये और यह योजना टाय-टाय फिस्स साबित हुई है। विदर्भ के क्षेत्र में रेलवे का आवंटन इस रेलवे बजट में न के बराबर है। भारत सरकार ने विदर्भ के पिछड़े क्षेत्रों एवं किसानों की समस्या को दूर करने के लिए पैकज दिया था, परन्तु रेलवे ने इस दिशा में कुछ नहीं किया है जिसका मुझे अत्यंत खेद है । रेलवे को पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहिए, जो इस रेल बजट में नहीं है।

माननीय रेल मंत्री जी ने किलोमीटर के आधार पर पैसों में बढ़ोत्तरी की है, उसमें स्लीपर क्लास में एक किलोमीटर में दो पैसा बढ़ाया जिससे दिल्ली से मुम्बई के बीच स्लीपर क्लास में 45 रुपये की बढ़ोतरी

* Speech was laid on the Table

हुई है। तृतीय श्रेणी में रुपये 150 की बढ़ोतरी, सेकंड ए सी में रुपये 213 की बढ़ोतरी एवं फर्स्ट क्लास में रुपये 425 की वृद्धि होगी। आठ साल में जो किराये नहीं बढ़ाये हैं उसकी पूरी कसर निकाल ली है। सुविधाओं के नाम पर सरकार ने कुछ नहीं दिया। मेरे संसदीय क्षेत्र बुलढाणा से दिल्ली के लिए कोई भी डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। बुलढाणा से दिल्ली आने के लिए भुसावल आना पड़ता है।

रेलवे बजट में कई स्टेशनों को हर साल के बजट की तरह आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है। मेरे संसदीय क्षेत्र शेगांव को पिछले रेलवे बजट में आदर्श स्टेशन घोषित किया गया था परन्तु उसमें आदर्श स्टेशन की सुविधा एक साल में नहीं मिली। केवल नाम देने से आदर्श स्टेशन नहीं बन जाता है। इस तरह की घोषणा कई रेलवे स्टेशनों के लिए की गई थी, परन्तु मेरे सांसद मित्रों ने बताया है कि हमारे क्षेत्र में इस तरह की घोषणा की गई परन्तु कुछ भी सुविधा नहीं दी गई। शेगांव रेलवे स्टेशन द्वारा विश्वविख्यात लोनार क्रेयटर को देखने के लिए कई विदेशी आते हैं एवं पास में ही एक गजानन महाराज का एक मंदिर है जहां पर डेढ़ करोड भक्त हर साल इसी शेगांव रेलवे स्टेशन से आते हैं। परन्तु सुविधा के नाम पर यहां पर कुछ भी नहीं है और गंदगी इस स्टेशन पर देखी जा सकती है। दुख यह भी है कि शेगांव रेलवे स्टेशन से कई महत्वपूर्ण रेल सेवाएं गुजरती हैं परन्तु कोई भी महत्वपूर्ण एवं लम्बी दूरी वाली सेवा का ठहराव शेगांव रेलवे स्टेशन पर नहीं है एवं इस रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर आने-जाने के लिए पुल की व्यवस्था आज तक नहीं की गई। इस तरह से मेरे क्षेत्र के औद्योगिक विकास को गति मिलेगी। महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम ने यहां पर उद्योगों के लिए कई हैक्टेयर भूमि अधिग्रहित की, परन्तु बुनियादी रेलवे विकास के अभाव में अन्य क्षेत्रों से इस क्षेत्र में आने-जाने की कई दिक्कतें होने के कारण इन औद्योगिक क्षेत्रों में उद्योग स्थापित नहीं हो पा रहे हैं। उद्योगों के विकास से इस क्षेत्र में रोजगार के अवसर सृजित किये जा सकते हैं एवं किसानों की आत्महत्या की प्रवृति को रोका जा सकता है।

इसलिए मैं 2012-2013 रेलवे बजट का विरोध करता हूं।

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR): Respected Deputy Speaker, I would like to thank you for providing me an opportunity to participate in the Railway Budget Debate 2012.

The initiatives envisaged in the Railway Budget proposals, namely, strengthening safety set up of a Special Purpose Vehicle named Rail-Road Grade, Separation Corporation of India, Railway Safety Authority, Railway Research and Development Council, etc. are praiseworthy. Completion of 45 new line works covering 700 kilometres , gauge conversion of 800 kilometres, doubling and introduction of 75 new express trains, 21 passenger trains, eight new MEMU services and nine DEMU services as proposed in the Railway Budget 2012 need to be applauded by one and all.

The increase in fares proposed in the Budget after nearly a decade of no enhancement is perhaps absolutely necessary to meet the financial requirement and implementation of various projects, particularly safety and providing better facilities to the passengers. I sincerely congratulate the former Railway Minister for his sincere and dedicated effort to present this Budget. He visited my State along with the Minister of State, hon. Shri Muniyappa and met our hon. Chief Minister and all other Members of Parliament. They enquired about our proposals. They have considered some of our proposals.

The Guntur Railway Division, which is consisting of 95 per cent of single and non-electrified track was formed 14 years ago in the year 1998 to meet the needs of the passengers of my area under South Central Railway. Guntur Railway Division Headquarters located at Guntur lacks basic infrastructural facilities. It does not have the look of a Railway Division. It still depends upon the neighbouring Vijayawada Railway Division for its requirements. Sadly, the infant Guntur Railway Division is considered as an annexe of the adjacent Vijayawada Railway Division. Therefore, I would stress for the need to develop Guntur as a full-fledged Headquarters of a Railway Division.

Sir, I would like to just quote a few of this Division's endeavours in the direction of giving more benefits and facilities to the passengers and to fulfil the commitments, which would prove beneficial to the Railways in the long run.

A) Guntur Division assumes an important place considering the fact that new trains originate from here; and some trains are extended to Guntur Station also.

I would appeal to the hon. Railway Minister for introduction of new trains. In this regard, I would like to state that I have been making repeated efforts for the introduction of Intercity Express Trains to be originated from Guntur viz., a) Guntur-Chennai; b) Guntur-Tirupathi; c) Guntur-Kurnool; and d) also to revive the Nagarjuna Intercity Express between Tenali-Guntur-Secunderabad, which was discontinued. But no mention has been made of them in this Rail Budget of 2012.

B) I have been requesting for diversion of some of the existing non-daily long distance trains *via* New Guntur, between Vijayawada-Chennai Section. Unfortunately, in this regard too, no mention has been made in the Rail Budget.

Sir, I have been asking for diversion of passenger EMU train No. 67251 *via* Guntur between Vijayawada and Tenali to get and give connection to important trains in the route by starting it an hour earlier at Vijayawada. So far, nothing as been done positively.

The Janasathabdi Express (12077/12078) Chennai-Vijayawada-Chennai was announced to run *via* New Guntru Station. It was also published in the new Timetable. But the route has not yet started. I would, therefore, request the hon. Minister to divert this train *via* New Guntur Station at the earliest and to provide a day time train facility between Guntur and Chennai.

C) Some new trains have been sanctioned in the present Rail Budget for Andhra Pradesh out of which the following trains may be routed *via* Guntur.

1. Visakhapatnam-Sai Nagar Shridi Express (weekly) Item No. 24 of Annexure No. 20, Express Trains.

I would request the hon. Railway Minister to route this train *via* Vijayawada-Guntur-Nalgonda-Secunderabad-Manmad so that Guntur Division will have direct connectivity of passenger from this place to Shirdi.

2. Kakinada-Secunderabad AC Express (Tri-weekly) Item No. 6 of Annexure No. 20, New Express Trains.

The above train will meet the needs of the passenger of this area with sufficient AC coach accommodation, if this runs *via* Guntur, Nadikudi, Nalgonda.

D) I had asked for extension of the trains mentioned below to meet the needs of the Divisional passengers.

Secunderabad-Mumbai (CST) Devagiri Express Train No. 17058/17057 *via* Bibi Nagar-Nalgonda-Nadikudi to Guntur.

This gives connection to both pilgrimage and Tourist Centres in between Guntur and Mumbai providing a direct train facility to Mumbai for Guntur and Nalgonda Districts passengers.

E) Doubling and electrification of Nallapadu (Guntur)-Pagidipalli (Bibinagar) –Reg.

In the 2009-10 Budget, the then hon. Railway Minister included the Bibinagar-Nallapadu doubling project in Guntur Division of South Central Railway. Later, it was referred to the Planning Commission for necessary approval.

The Revised Survey Report for doubling and electrification had been submitted to the Railway Board on 28.02.2011 by the South Central Railway Authorities. But the work on this project has not yet sanctioned although it is included in the Ministry of Railway's Blueprint for Electrification Project Vision 2020 as one of the 15 identified routes on the Indian Railways for electrification.

In the current Budget, this has been shown as included in the List (Sl. No. 1) of new projects of doubling and sent to the planning Commission for approval. There is also a List (Sl. No. 4) of new Railway Electrification Surveys sanctioned. Hence, I would request the hon. Minister to consider this project on priority to reduce the pressure on the Vijayawada-Kazipet line to run some of the intra-zonal trains from Visakapatnam, Kakinada, Narasapur and Tirupati to Secunderabad *via* Guntur, Nadikudi, Nalgonda and Bibinagar as this has advantages of reduced distance and improvement of punctuality. On this route, we got a lot of cement factories. There are lots of industries. Many passengers are travelling on this route.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO: The Guntur-Tenali Doubling project was sanctioned in the last Budget but nothing has been done. The other day the hon. Minister promised that he would get it done, I think, either this month or next month.

I would strongly urge the Railway Minister to ensure doubling of the Guntur-Tenali line. For this line, the Government of Andhra Pradesh has agreed to share the cost. In the last Budget, Rs.8 crore had been sanctioned and in the present Budget, Rs.10 crore has been sanctioned. Hence, efforts should be made by the Ministry to expedite it and lay the foundation at the earliest.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO: Now, I am coming to construction of ROBs and RUBs. To make the growing traffic movement smoothly in Guntur town and around, construction of ROBs and RUBs is necessary across the railway lines passing through Guntur town and around. The following proposals are pending since long:

An ROB is required. The inner Ring Road crosses Guntur-Vijayawada railway line at level crossing number three near Auto Nagar. ROB is required to straighten the Ring Road. Otherwise, a long queue has to be taken by vehicles to pass through the level crossing.

Coming to RUB, Shyamala Nagar-NGO Colony RUB at LC No.312 has been sanctioned by the Railways but so far no work has been taken up. One more RUB is there near Nehru Nagaram. The Railways have not taken up this. I would request the Railway Minister to take up that also.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO: Now, I am coming to Foot Over Bridge. To ease the pedestrian traffic from General Hospital side to Arundelpet in Guntur town, a Foot-Over-Bridge (FOB) is needed connecting General Hospital road to Arundelpet, First Line across the Guntur Railway Station. As the entire area belongs to the Railways, I would request the hon. Minister to take up the project and complete it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude. How long will you take?

SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO: In the end, I would request the hon. Railway Minister to include the important railway projects mentioned by me with a view to satisfy the long desires of the people of Guntur.

I conclude in the hope that the present hon. Railway Minister, Shri Mukul Roy will grant and oblige the request of the passengers of Guntur Railway Division at the earliest.

I also hope that Shri Mukul Roy will take the Railways into the 21st Century as the best organisation.

*SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL): Regional imbalance in the northern parts of Karnataka can be tackled by providing adequate facilities including Railway infrastructure. But if you see the Railway budget for the year 2012-2013 it is discouraging the people of northern Karnataka region in terms of investment for Railway developmental projects. If the Union Government really wishes to redress the regional imbalance in the country particularly in Karnataka then it should ensure adequate investment on railway projects. But it is not seen in the current railway budget presented by Shri Dinish Trivedi Ji. It is a disappointed budget.

I would like to point out about one of the important railway project that is Munirabad and Mahbubnagr railway line. Laying of a railway line between Munirabad and Mahbubnagar is still in its infant stage, though the project was launched 16 years ago. This project was conceived in 1996. It is a 260 km railway line between Munirabad in Koppal district and Mahbubnagar in the state of Andhra Pradesh. If is completed it would provide rail access to unconnected areas of Gadag, Dharwad, Bellary, Koppal, Raichur, Gulbarga and Bidar districts, with the state of Andhra Pradesh. Apart from this it would help to improve the economy in agriculture-rich Bellary, Koppal and Raichur districts, and also boost industrial activities in the Hyderabad-Karnataka region. The railway line will also provide a shorter route from Secunderabad towards Goa, via Raichur, Koppal and Hubli. Besides, it will serve as an uninterrupted railway route to transport coal from Orissa and Andhra Pradesh to Raichur Thermal Power Station.

In 2007-08, the Government included the project under the Karnataka Rail Infrastructure Development Department and decided to start work on a 50:50 cost-sharing basis with the Ministry of Railways. Last year about Rs. 30 crore was allocated for the project. But in the current budget there is only Rs. 10 crore budgetary provision made for this project.

---

* Speech was laid on the Table.

Hon. Minister had announced in the last budget that railway station of Koppal, which is my Parliamentary constituency would be upgraded into Adarsh Station. But no progress is seen in this proposal. There is mention in this regard in the current budget. So, I request the Hon. Minister to look into this issue of Koppal railway station for upgradation as Adarsh Stations.

Usually there are number of new projects announced by hon. Minister every year. But the fulfillment of those projects are really questionable. There were several projects and new trains and new railway lines announced in the Railway Budget 2010-11 for state of Karnataka. But no projects have been realized till today and even now in the current railway Budget.

Apart from this many of the important projects like doubling of Hospet-Vasco-Bangalore-Hubli line between Tumkur and Hubli is also not found mention in the budget.

The State Government's persistent demands to create new railway divisions in Mangalore and Gulbarga and bring them under the South Western Railway had been ignored this time also.

Some other long pending demands are given below:

- for new lines between Dharwad-Kittur-Belgaum,
- Gadag-Harapanhalli-Harihar and Harihar-Shimoga and
- To carve out Gulbarga as new division

But none of these demands have been fulfilled in the Budget. Therefore, I would like to urge upon the Railways to consider all these pending projects pertaining to the station of Karnataka.

With these few points I conclude my speech.

*SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): Let me put-forth my views in the discussion on Railway Budget for the year 2012-2013.

I welcome and support the schemes and projects for improving and upgrading the passenger amenities and facilities.

Izzat scheme meant for the poor commuters to get season tickets at a reduced cost, will have the permissible limit of travel of 100 kms extended to 150 kms now. I welcome this announcement. At the same time, I would like to point out that some officials in some stations are not co-operating with the needy ones to get the benefit of this scheme. I urge upon the Railway Minister to take suitable action against such officials, when complaints to that effect are made by Members of Parliament.

I would like to condemn the inadequate funding of ongoing projects in Tamil Nadu and thereby the neglect of Tamil Nadu.

Hon. Railway Minister was candid enough to admit in his Budget Speech that it has become common to find announcements that are remaining as announcements and kept pending years on. Saying this he also seeks umbrage under the plea that the financial crunch came in the way of their implementation.

Many schemes announced for my constituency in the earlier Railway Budgets still remains as announcements without being implemented. For instance a Multi Functional Complex at Erode Railway Station was announced in 2010-11. No progress has been made as yet.

Similarly, the construction of RoB replacing LC No.124 in Shastri Nagar, Erode on the railway line between Erode and Coimbatore has been shelved. This year's Budget refers to it but no date for completion has been fixed as yet.

---

* English Translation of speech originally laid on the Table in Tamil.

As early as in 2010, 95 per cent of survey work was completed towards the laying of a new railway line between Erode and Palani. In this year's Budget, that project is being referred to but no fund allocation has been made. I hope the new Railway Minister may refer to it in his reply and help us have the project completed earliest. I also urge upon the Minister to pay adequate compensation equivalent to the prevailing market-rate while acquiring land from the farmers.

Duranto Express between Coimbatore and Chennai announced in last year's budget, is running as a super fast train between these two cities. This train has a stoppage for just ten minutes in Erode for administrative reasons. I request the Railway Ministry to consider relaxing the non-stop policy while operating Duranto Express between stations. In order to augment the revenue to the Railways, let the Railways allow the passengers to board and alight from Erode on their way to Coimbatore and Chennai. I urge upon the Railway Minister to concede to this demand.

I would like to point out that the announcement made in the Railway Budget for the year 2010-2011 about setting-up of Out Patient Department and Diagnostic Centre in Erode, still remains a mere announcement.

Non-operation of Coimbatore-Shencotta railway train announced two years back and the Madurai to Madurai Pilgrim Train running *via* Pune, Ujjain, Nasik, Hyderabad, Chennai and Madurai announced in last year's budget is a matter of great concern to the travelling public. Hence, I urge upon the Railway Minister to operate those trains as announced.

Towards passenger amenities in Erode railway station, an additional platform and lift facilities were announced. After the required survey, it is waiting for fund allocation and the approval is awaited still. I request the Railway Minister to go in for escalator there.

Kodumudi is a pilgrim centre where the Trinity Shiva, Vishnu and Brahma were worshipped in one place. In the recent times pilgrims from Karnataka throng this place. Every month on festive days at least five thousand pilgrims come by

buses to Kodumudi. Hence, I urge upon the Railway Minister to have a stoppage at Kodumudi railway station for all the trains running through Kodumudi like 16339/16340 Mumbai-Nagercoil Express, 12083/12084 Mayiladuthurai-Coimbatore Janshatabdi Express, 16231/16232 Mayiladuthurai-Mysore Express, 12689/12690 Chennai-Nagercoil Express, 16609/16610 Coimbatore-Nagercoil Express, 16787/16788 Madurai-Jammu Tawi Express, 0611/0612, Chennai-Tuticorin Express, 0659/0660 Tiruchendur-Chennai Express.

Katpadi-Salem MEMU Train announced in last year's Budget may kindly be operated at the earliest extended upto Erode. Similarly, 1063/1064 Chennai-Egmore-Salem train, 1879/1880 and 1883/1884 Tiruchirappalli-Karur Passenger Train, 16344-16345 Amritha Express between Thiruvananthapuram and Palghat and also the newly announced daily train between Coimbatore and Shoranur may all be extended upto Erode the headquarters town of my Erode constituency.

12758/12757 Coimbatore-Tirupati tri-weekly train may be run as a daily train considering the heavy demand from the passengers.

I urge upon you to introduce new train service between Coimbatore and Puducherry.

0659/0660 Tiruchendur Express Train operated as a special train may be re-introduced as a daily train.

Karaikudi-Madurai gauge conversion work is pending for a long time even after completing the survey work pertaining to that. I urge upon you to take up the job immediately.

At Erode Vendipalayam, the level crossing there, causes great inconvenience to the travelling public. The vehicles come from the bridge linking Namakkal-Erode over the Hydro Power Dam across the river Cauvery face great hurdle. Hence, I urge upon you to go in for RoB at LC 121 and LC 122 on Erode-Salem Line. I request the Railway Minister to include this in this year's Budget and make announcements in this regard, in his reply.

On the highway between Namakkal and Coimbatore, the level crossing at Pasur that links Mulasi and Erode may be upgraded to an RoB.

I would like to point out that the Zonal Railway Users Council under the Southern Railway has not met even once in the last three years. This has deprived the Members of Parliament to interact with the officials of the Southern Railway. Hence, I urge upon you to suitably instruct to convene the ZRUC meeting at the earliest. With this I conclude.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत वर्ष 2012-13 के रेल बजट पर जो चर्चा चल रही है, उस पर आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है, मैं आपके प्रति ह्दय से आभारी हूं। भारत के संसदीय इतिहास में पहली बार हो रहा है कि जिस रेल मंत्री ने सदन में बजट प्रस्तुत किया हो, वे आज सदन में मौजूद नहीं हैं। वे निवर्तमान हो चुके हैं। यह सदन निवर्तमान और वर्तमान मंत्री जी से भी इस चर्चा के दौरान वंचित है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जब सदन में बजट भाषण के दौरान अपनी घोषणाएं की जा रही थीं, उस समय भी जब तत्कालीन रेल मंत्री अपनी उपलब्धियों को नहीं बता पा रहे थे, उन्हें एनैक्सर के हवाले कर रहे थे, तो हम लोग समझ गए थे कि इसके पीछे कहीं न कहीं दाल में काला है, क्योंकि जो अपनी उपलब्धियों को नहीं बता सकता कि हम क्या करने जा रहे हैं, उनकी घोषणाएं उन्होंने स्पष्ट रूप से नहीं की। जैसे ही उन्होंने रेल बजट में यात्री किराया बढ़ाने की घोषणा की तो हम लोग समझ चुके थे कि अब क्या कुछ होने वाला है।

महोदय, भारतीय रेल का लगभग 158 वर्ष पुराना इतिहास है। भारतीय रेल पूरी दुनिया में सबसे बड़े यात्री वाहक के साथ-साथ चौथे माल वाहक के रूप में भी जानी जाती है। भारतीय रेल को परिवहन व्यवस्था की महारानी के रूप में भी जाना जाता है। मैं मुकुल राय जी को उनकी अनुपस्थिति में बधाई दूंगा कि उन्हें जहाजरानी से महारानी मंत्रालय का दायित्व जो दिया गया है, कम से कम वे इस महारानी मंत्रालय का दायित्व निर्वहन करने के लिए उन घोषणाओं को, जो घोषणाएं पूर्व रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी और माननीय श्री दिनेश त्रिवेदी ने यहां घोषित की थी, उन सबको वे ईमानदारी से लागू करेंगे।

महोदय, इस बार का रेल बजट कई मायनों मे ऐतिहासिक रहा है। रेल यात्रियों की सुरक्षा, आधुनिकीकरण और उसके आधार-भूत ढांचे के विकास के बारे में, रेलवे को आर्थिक रूप से समुन्नत बनाने के लिए रेल बजट में जो घोषणाएं की गयी हैं, हमें उसमें संदेह लगता है, क्योंकि स्वयं रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस बात को कहा है कि पिछले रेल मंत्रियो द्वारा जो घोषणाएं की गयी थीं, वे अभी तक पूरी नहीं हुई हैं। तमाम योजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं। राजनीतिक कारणों से जो घोषणाएं हुईं, उन पर पैसा दिया जाता है, लेकिन रेलवे के राजस्व को बढ़ाने के लिए जिन घोषणाओं को लागू किया जाना चाहिए था, जिन पर धन का आवंटन होना चाहिए था, वे योजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं। रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए भी श्री सैम पिट्रोडा की अध्यक्षता में गठित एक्सपर्ट कमेटी ने स्वयं इस बात को माना है कि रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए वर्तमान में 5 लाख 60 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। इतना पैसा कहां से आयेगा? रेलवे की जो लंबित परियोजनाएं हैं और जो घोषणाएं की गयी हैं,

उन सबको लेकर स्वयं रेल मंत्री इस बात को कहते हैं कि उनको 14 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी।

महोदय, पिछली बार माननीय रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने इस सदन में विजन 2020 की घोषणा की थी। उस समय उन्होंने इस बात को कहा था कि विजन 2020 के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए हमें 25 हजार किलोमीटर रेल नेटवर्क के विस्तार और 30 हजार किलोमीटर रेल लाइन के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करना होगा। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए प्रति वर्ष ढाई हजार किलोमीटर रेल लाइन बिछाने का लक्ष्य पूरा करना था, लेकिन आप पिछले दो वर्षों का ही आंकड़ा उठाकर देखें, तो बमुश्किल प्रति वर्ष एक हजार किलोमीटर की भी नयी रेल लाइन नहीं बिछा पा रहे हैं। जहां तक भारतीय रेल की आय का प्रश्न है, मुझे लगता है कि भारतीय रेल की आय का महत्वपूर्ण साधन माल भाड़ा था। जिसमें रेल की 65 प्रतिशत आमदनी माल भाड़े से होती थी। वर्ष 1950 में माल भाड़े का प्रतिशत 88 प्रतिशत था, आज यह घटकर 35 प्रतिशत हो गया है। इसका कारण यह है कि मालगाड़ी की औसत रफ्तार मात्र 25 किलोमीटर प्रति घंटा है और यही नहीं, सुरक्षा की गारंटी भी नहीं है। रेलवे की पार्सल सेवाएं आज असुरक्षित मानी जा रही हैं, लोग सामान भेजने में, अपना पार्सल भेजने में असुविधा महसूस कर रहे हैं। माननीय रेल मंत्री ने जो यात्री किराया बढ़ाया है, मुझे लगता है कि उसका औचित्य नहीं था। यह देश पिछले पांच-सात वर्षों से भयंकर महंगाई की चपेट में है। अभी लगभग एक घंटे पूर्व हम लोग इस सदन में बीपीएल सूची पर चर्चा कर रहे थे। सरकार अपनी फिजूलखर्ची को कम नहीं करना चाहती है, रेल मंत्रालय ने अपनी फिजूलखर्ची को कम करने के लिए कोई उपाय नहीं सुझाए हैं और यही नहीं प्रतिवर्ष भारतीय रेल में लगभग 10,000 करोड़ रुपये का घाटा केवल भ्रष्टाचार के कारण होता है। अगर रेलवे अपने भ्रष्टाचार पर अंकुश लगा ले, तो प्रतिवर्ष दस से पंद्रह हजार करोड़ रुपये की बचत भारतीय रेल को हो सकती है। लेकिन भ्रष्टाचार पर अंकुश नहीं लगेगा, फिजूलखर्ची नहीं रुकेगी, एक सीधा सा उपाय है कि भारतीय रेल के यात्रियों पर यदि किराया थोप देंगे, तो उससे हम भारतीय रेल को आर्थिक रूप से समुन्नत कर पाएंगे, भारतीय रेल का आधुनिकीकरण कर पाएंगे। मुझे लगता है कि भारतीय रेल एक व्यावसायिक संस्थान मात्र नहीं है, भारतीय रेल की अपनी सामाजिक प्रतिबद्धताएं भी हैं और उनको ध्यान में रखकर यात्री किराए में की गयी बढ़ोत्तरी इस देश के आदमी को तबाह करने की साजिश का एक हिस्सा है। अच्छा होता भारतीय रेल आधुनिकीकरण की बात करती, भारतीय रेल आर्थिक रूप से समुन्नत करने की बात करती और उस दृष्टि से भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाने की बात करती, पुराने पड़ चुके रेलवे ट्रैक, जर्जर पुल, पुरानी सिगनल प्रणाली, हजारों किलोमीटर के रेल ट्रैक के नवीनीकरण का मामला है, इंटिग्रेटेड सिक्योरिटी सिस्टम आदि के बारे में जो बात होनी चाहिए थी, जो कार्य ईमानदारीपूर्वक होना चाहिए था, वह अभी तक नहीं हो पाया

है। अभी भी भारतीय रेल में 15000 समपार फाटक ऐसे हैं, जो मानवरहित हैं। हम लोगों ने देखा, कल ही हाथरस में दुर्घटना हुई जिसमें 16 निर्दोष लोग मारे गए। जिस दिन यहां रेल बजट प्रस्तुत हो रहा था, उस दिन देवरिया जिले के सलेमपुर में एक मानवरहित समपार फाटक पर दुर्घटना हुई जिसमें एक व्यक्ति की मौत हो गयी। आखिर इन मौतों का सिलसिला कब तक चलता रहेगा? मैं माननीय रेल मंत्री से जानना चाहूंगा कि नई रेलों का दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, रेल के आधुनिकीकरण पर होने वाले लाखों-करोड़ रुपये का खर्च कहां से आएगा, उसके लिए मंत्रालय संसाधन कहां से जुटाएगा? पूर्व रेल मंत्री द्वारा घोषित जो वर्ल्डक्लास स्टेशन हैं, रेलवे की फालतू भूमि में मेडिकल कॉलेज और नर्सिंग कॉलेजेज स्थापित करने की जो बात हुई थी, उन घोषणाओं को कहां तक मंत्रालय पूरा कर पाया है, बजट में उसका कोई उल्लेख नहीं किया गया है। रेल बजट में एक घोषणा हुई कि एक लाख नई नियुक्तियां होंगी, यह अच्छी बात है, लेकिन क्या जो वित्तीय भार भारतीय रेल पर पड़ेगा, उसकी भरपाई कहां से होगी?...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त करें।

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैंने अभी तो प्रारम्भ किया है।

उपाध्यक्ष महोदय : बोलने वाले बहुत हैं, फिर उनको बोलने नहीं दिया जाएगा।

योगी आदित्यनाथ : महोदय, रात भर चर्चा चलेगी।

उपाध्यक्ष महोदय : रात भर चलेगी, तो सब लोगों के लिए है, सिर्फ आपके और हमारे लिए नहीं है।

योगी आदित्यनाथ : हम लोग रात भर बैठेंगे।

पिछली बार एक अन्य बात हुई थी, वह थी कि रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग होगा।

14.00 hrs.

सचमुच में रेलवे की बड़ी भूमि ऐसी है, जिस पर भू-माफिया ने कब्जा कर रखा है। अगर रेलवे उस जमीन का वाणिज्यिक रूप से उपयोग करती है या लीज़ पर देकर किराया वसूल करती है, तो रेलवे की आय का यह प्रमुख आय का साधन हो सकता है। हमने गोरखपुर के नगर निगम द्वारा एक प्रस्ताव रेलवे को भेजा था कि वहां रेलवे की भूमि पर हुए अवैध कब्जों को हटाकर पटरी व्यवसाइयों और सड़कों पर काम करने वाले जो लोग है, उनको पुनर्स्थापित करे। इस प्रस्ताव को भेजे तीन साल हो गए हैं, लेकिन अभी तक रेलवे द्वारा इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि हम लोग संसद के सत्र के दौरान अधिकतर रेलगाड़ी से ही यात्रा करते हैं। हम रेलवे के आधुनिकीकरण की बात कहते हैं, लेकिन रेल की समयबद्धता, रेलगाड़ी की सफाई व्यवस्था, इन चीजों पर कहीं भी कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। भारतीय रेल की जो स्थिति है, उसे देखकर सचमुच बड़ा दुख होता है। जिन ट्रेंस से हम सांसद यात्रा करते हैं, उनकी तो स्थिति फिर भी ठीक होती है, लेकिन अन्य रेलगाड़ियों की हालत बहुत खराब है। मैंने पिछले सत्र में भी एक प्रस्ताव रखा था कि रेल से यात्रा करने वाले यात्री को उचित किराए के एवज में एक सीट तो उपलब्ध कराई जाए। अगर आप नहीं कराते हैं तो फिर उसी तर्ज पर उसके किराए में कटौती की जानी चाहिए। इसी तरह अगर समय पर ट्रेन नहीं पहुंचती है तो किराए में उसी अनुपात में कटौती भी की जानी चाहिए।

भारतीय रेल के इस बजट में रेलकर्मियों की सुविधा की बात कही गई है। यह होनी भी चाहिए, जिनके कारण इतने बड़े नेटवर्क का संचालन हो रहा है, उन्हें बेहतर सुविधा मिलनी चाहिए। लेकिन साथ ही उनकी कार्य क्षमता और दक्षता को भी बढ़ाया जाना चाहिए। इस बारे में आपको विचार करना चाहिए और गम्भीरता से प्रयास करना चाहिए। रेल बजट में जो घोषणाएं हुई हैं, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

योगी आदित्यनाथ : मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातों को संक्षेप में कहकर अपना भाषण समाप्त करूंगा। आनंदनगर से महाराजगंज- घुघली बस्ती से बांसी होते हुए कपिलवस्तु जो नई रेल लाइन के मूल्यांकन को योजना आयोग में भेजा है, उस कार्य को अविलम्ब शुरू किए जाने की तैयारी करनी चाहिए। सहजनवा-बांसगांव, बड़हलगंज-दोहरीघाट, सहजनवा से बखीरा-बांसी के लिए जो नई रेल के सर्वेक्षण का कार्य है, पहले भी हो चुका है। इस कार्य का सर्वेक्षण करने के साथ-साथ धन का आबंटन करने की भी व्यवस्था की जानी चाहिए। इसके अलावा आनंदनगर से नौगढ़, गौंडा से बढ़नी आमान परिवर्तन की रेल बजट में बात तो

कही है, लेकिन पिछले सात वर्षों से यह आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है। भारत-नेपाल की सीमा के पास यह क्षेत्र है। सुरक्षा की दृष्टि से भी और वहां की आवश्यकता की दृष्टि से भी इस कार्य को गोरखपुर से आनंदनगर, आनंदनगर से नौगढ़, नौगढ़ से बढ़नी, बढ़नी से बलरामपुर, बलरामपुर से गौंडा तक का कार्य समयबद्ध ढंग से पूरा हो, ऐसा मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री का स्वागत करूंगा कि उन्होंने रेल बजट में पूर्वोत्तर के बारे में कम से कम कुछ तो प्रावधान किया है। मैं माननीय नए रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इन बातों को वे यथावत रखें। ऐसा न हो कि दिनेश त्रिवेदी जी ने जो घोषणाएं की थीं, उन्हें मुकुल राय जी खारिज कर दें।

मैं गोरखपुर से लोक सभा का प्रतिनिधित्व करता हूं। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय भी है, जोनल मुख्यालय है. मेरा अनुरोध है कि हर जोनल मुख्यालय में एक मंडल मुख्यालय होता है इसलिए गोरखपुर में भी जोनल मुख्यालय में एक मंडल मुख्यालय की स्थापना होनी चाहिए। गोरखपुर में लोको इलैक्ट्रिक कारखाना स्थापित किया जाए। वहां पहले स्टीम कारखाना था, चूंकि अब स्टीम इंजन बनने बंद हो गए हैं, आपके पास वहां पहले से ही इंफ्रास्ट्रक्चर है। थोड़ी सी लागत और सुविधा देकर उस बंद पड़े कारखाने का स्ट्रक्चर सुधारा जा सकता है और वहां लोको इलैक्ट्रिक कारखाना स्थापित हो सकता है। गोरखपुर-गौंडा-लखनऊ रेल लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के कार्य को समयबद्ध ढंग से पूरा किया जाए। गोरखपुर से दिल्ली के बीच राजधानी या दुरंतो चलाने की सुश्री ममता बनर्जी ने पिछली बार घोषणा की थी कि दिल्ली-गोरखपुर के बीच में हम लोग संचालित करेंगे और दिल्ली-गोरखपुर-कोलकाता के बीच में भी एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाएंगे। वे रेल मंत्री के रूप में कोलकाता जा चुकी हैं लेकिन आप उनके प्रतिनिधि के रूप में यहां आये हैं और एक अच्छे प्रतिनिधि आप उनके साबित हों और उनकी घोषणाओं को पूरा करें कि गोरखपुर से दिल्ली के लिए तीन-चार महीने का वेटिंग चलता है, आप मालूम कर लीजिए। मैं अनुरोध करुंगा कि एक शताब्दी या दुरंतो इस रूट पर चले।

दूसरा, गोरखपुर से कोलकाता के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन चले। हमारे पूर्वोत्तर प्रदेशों की बहुत बड़ी आबादी कोलकाता और पूर्वोत्तर के इलाकों में निवास करती है। उन लोगों को आने-जाने में बड़ी असुविधा होती है।

महोदय, अगले वर्ष प्रयाग में महाकुम्भ का आयोजन है और उसके लिए आपको पहले से व्यवस्था करनी पड़ती है और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से यात्रा करेंगे। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर का जो मुख्यालय है वहां पूर्वी उत्तर प्रदेश, पश्चिमी उत्तर बिहार और नेपाल की तराई के एक बहुत बड़े भूभाग का प्रतिनिधित्व करता है। गोरखपुर-इलाहाबाद के बीच एक इंटरसिटी संचालित करने की व्यवस्था करें। गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून जो राप्ती सागर एक्सप्रेस है, इसे प्रतिदिन करने और भिवानी-गोरखपुर के

बीच चलने वाली गोरखधाम एक्सप्रेस में पेंट्री-कार की सुविधा, आनंद विहार से मुजफ्फरपुर तक संचालित सप्तक्रांति सुपरफास्ट जो ट्रेन है, इसकी समय-सारिणी में सांय पांच बजे संचालित हो, इस दृष्टि से पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के नकहा, केंट, सुरजकुंड, पीपीगंज, कैम्पियरगंज, मानीराम, सहजनवा, पिपराइच तथा जगतबेला स्टेशनों का उच्चीकरण। गोरखपुर से भिवानी संचालित गोरखधाम एक्सप्रेस को भिवानी से नई दिल्ली के आगमन का समय पांच बजे तथा नई दिल्ली से प्रस्थान का समय सांयकाल साढ़े पांच बजे किया जाए और इसके अलावा मेरा आपसे अनुरोध है कि पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के अंदर कुछ महत्वपूर्ण स्थानों पर हम लोगों ने सड़क ओवरब्रिज की मांग की है। इनमें एनएच-28 के नन्दानगर में, नकहा रेलवे क्रॉसिंग पर,पीपीगंज रेलवे क्रॉसिंग पर, मानीराम रेलवे क्रॉसिंग पर, पिपराइच रेलवे क्रॉसिंग पर, कैम्पियरगंज रेलवे क्रॉसिंग पर और सहजनवा रेलवे क्रॉसिंग पर। इन रेलवे क्रॉसिंग के प्रस्ताव हमने पहले भी मंत्रालय को दिये हैं।

महोदय, रेल मंत्रालय आपके नेतृत्व में इस देश के रेल यात्रियों को सुरक्षित यात्रा प्रदान कर सके। आप रेल मंत्रालय का आधुनिकीकरण करने के साथ-साथ उसे आर्थिक रूप से समुन्नत कर सकें, इसके लिए मैं आपको अपनी शुभकामनाएं देता हूं और आशा करता हूं कि आपके नेतृत्व में दुनिया के अंदर रेलवे का नाम हो।

*__श्री के.सी. सिंह 'बाबा' (नैनीताल उद्यमसिंह नगर):__ मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए जनप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। इस बजट से दीर्घकालिक लक्ष्य एवं सकारात्मक प्रस्तावों से भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति में गुणात्मक सुधार होगा। आज देश विश्वस्तरीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है। मैं रेल बजट 2012-13 का समर्थन करते हुए सकारात्मक बजट का स्वागत करता हूँ। माननीय रेल मंत्री महोदय के बजट में देश से बेरोजगारी हटाने के लिए एक लाख कर्मचारियों की नियुक्ति एवं डबल डेकर रेल चलाने का प्रस्ताव सराहनीय है। बजट में रेल यात्रा को और अधिक आरामदायक बनाने तथा यात्री सुरक्षा संरक्षा और रेलवे के आधुनिकीकरण पर विशेष महत्व दिया है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जाएगी।

सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए उठाए गए कदमों के लिए आभार प्रकट करने के साथ धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। रेल बजट में सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं।

एक अंतर्राष्ट्रीय खिलाड़ी होने के कारण मुझे अत्यधिक हर्ष हो रहा है कि वर्ष 2011-12 में भरतीय रेलवे के 7 खिलाड़ियों को अर्जुन पुरस्कार और एक को मेजर ध्यानचंद पुरस्कार से नवाजा गया है तथा रेलवे के 5 खिलाड़ियों ने ओलंपिक 2012 के लिए क्वालीफाई किया है। रेलवे द्वारा खेल रत्न पुरस्कारों की शुरूआत, तथा खेलों के लिए रोडमैप तैयार करना एक उल्लेखनीय शुरूआत है।

रेल बजट की मुख्य विशेषताएं हर वर्ग को भायी हैं। संरक्षा, सुदृढ़ीकरण, भीड़-भाड़ को कम करना तथा क्षमता संवर्धन; आधुनिकीकरण; 12वीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्ष में परिचालन अनुपात को 95 प्रतिशत से घटाकर 74 प्रतिशत करना, लॉजिस्टिक्स कॉर्पोरेशन की स्थापना करना, राज्य सरकार के साथ सहयोग, पड़ोसी देशों के साथ संपर्क, रेल आधारित उद्योग, हरित पहल एवं यात्रियों/रेल उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाएं। ओवर ब्रिज की व्यवस्था, लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था और अन्य महत्वपूर्ण सुविधाओं की घोषणा भी सराहनीय कार्य है।

उत्तराखंड एक पर्यटक होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात सेवा विस्तार की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता है। मैं आठ वर्षों से लगातार उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध

* Speech was laid on the Table

करता आ रहा हूँ। विगत वर्षों से उत्तराखंड के जनमानस की कतिपय अन्य महतवपूर्ण प्रस्तावों का समावेश रेल बजट में नहीं हो पाया है।

काशीपुर-जसपुर-धामपुर तक नई रेल लाइन निर्माण हेतु पुनः सर्वे करने की आवश्यकता है। काशीपुर-जसपुर-धामपुर के लिए रेलवे विभाग द्वारा पूर्व में सर्वे हुआ था। यह मार्ग उत्तर प्रदेश के धामपुर क्षेत्र को छूता है और इस रेल मार्ग के निर्माण से पूरा उत्तराखंड एक छोर से दूसरे छोर तक रेल लाइन से जुड़ जाएगा। काशीपुर से जसपुर तक नई रेल लाइन निर्माण के लिए मैं पिछले आठ वर्षों से लगातार अनुरोध करते आ रहा हूँ कि काशीपुर-जसपुर एवं रामनगर-बाजपुर-गदरपुर-रूद्रपुर-किच्छा-सितारगंज-खटीमा-टनकपुर तक नई रेल लाइन सर्वे की जाए।

दिल्ली-देहरादून मार्ग को मुजफ्फरनगर से लक्सर सीधे रेल लाईन बनाकर जोड़ने की आवश्यकता; दिल्ली से रामनगर एवं रामनगर से दिल्ली तक चलने वाली 25013 एवं 25014 में फर्स्ट एसी तथा सेकंड एसी कोच जोड़ने के साथ-साथ प्रत्येक कोच का उन्नयन करने के साथ इन गाड़ियों को नई दिल्ली से चलाया जाए।

दैनिक रोड जाम एवं दुर्घटनाओं की समस्या से पूर्ण रूप् से निजात पाने के लि निदान हेतु काशीपुर रोड रेलवे क्रासिंग-बाजपुर रोड रेलवे क्रॉसिंग एवं राष्ट्रीय राजमार्ग 58 व 72 पर पड़ने वाले रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण करने की आवश्यकता है।

रामनगर से मुरादाबाद के लिए प्रातः 3.45 बजे चलने वाली रेलगाड़ी को सीधे दिल्ली तक करने की आवश्यकता है या इस गाड़ी को बरेली से आने वाली इन्टरसिटी या अन्य किसी भी रेलगाड़ी से दिल्ली तक जोड़ने की आवश्यकता है।

तराई क्षेत्र में पंजाबी समुदाय की विशेष उपस्थिति को ध्यान में रखते हुए रामनगर से काशीपुर वाया मुरादाबाद से अमृतसर एवं जम्मूतवी के लिए सीधी नई रेलगाड़ी चलायी जाए। काशीपुर, रामनगर एवं काठगोदाम से दिल्ली तक पड़ने वाले सभी स्टेशनों का उन्नयन एवं आधुनिकीकरण किया जाए।

लक्सर से देहरादून वाया हरिद्वार रेल लाइन के दोहरीकरण की आवश्कता है। नई दिल्ली से देहरादून हेतु एक सीधी द्रुतगामी नॉन स्टॉप (दूरंतो) रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता। टनकपुर से देहरादून सीधे सम्पर्क रेल लाईन निर्माण की आवश्यकता है, जिससे उत्तराखंड एक छोर से दूसरे छोर तक रेल लाईन से जुड़ जाएगा। नई रेल लाईन का निर्माण होने से पर्यटकों के साथ-साथ यहां के निवासियों को सुविधा प्राप्त होगी।

महुआखेड़ा गंज पर सभी रेलों को रूकने की व्यवस्था की जाए।

उत्तराखंड सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस हल्द्वानी पहुँचने से पहले हल्दी स्थान पर नहीं रूकती है जो कि वास्तव में प्रख्यात गोविन्द बल्लभ पन्त कृषि विश्वविद्यालय का स्टॉपेज है तथा उत्तराखंड का एक नव निर्मित विशाल औद्योगिक स्थल भी है, यहां पर सभी रेलगाड़ियों के रूकने की व्यवस्था नितांत आवश्यक है। ऋषिकेश से देहरादून हेतु नए रेल मार्ग के निर्माण की आवश्यकता।

ऋषिकेश से देवप्रयाग/बद्रीनाथ तथा रामनगर से चौखुटिया तथा टनकपुर से प्रसिद्ध तीर्थ स्थान पूर्णागिरी के लिए रेल मार्ग के शीघ्र निर्माण की आवश्यकता। सहारनपुर-देहरादून नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता। काठगोदाम से मुम्बई तक नई राजधानी या शताब्दी रेलगाड़ी चलाई जाए। तिरूअनन्तपुरम (केरल) एवं देहरादून के मध्य रेल सेवा चलाए जाने की आवश्यकता है। दिल्ली से रामनगर के लिए द्रुतगामी, अविरल (Non-Stop) की दूरंतो रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।

उत्तराखंड राज्य में वहां की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास भारतवर्ष तथा विदेशों से आते हैं, इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए मैं माननीय मंत्री महोदय मंत्री से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूं कि काशीपुर-जसपुर-धामपुर तक नई रेल लाइन निर्माण हेतु पुनः सर्वे को प्राथमिकता के आधार पर विचार करें। मेरा अनुरोध है कि उत्तराखंड में रेल विस्तार संबंधी प्रस्तावों को वर्ष 2012-13 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे। रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं माननीय मंत्री महोदय का आभार प्रकट करते हुए पुनः धन्यवाद देता हूँ।

DR. MIRZA MEHBOOB BEG (ANANTNAG): The Railway Budget was presented before the House for the year 2012-13 and I am here to express myself on the Budget which was presented to us.

Sir, I welcome the new Railway Minister here. Persons do no matter. It is the institutions which matter and what will matter ultimately is that there may be partial rollbacks or complete rollbacks but the issues which were raised are very important issues and those need to be addressed and those cannot be wished away. One is the safety and another is upgradation and modernization of Indian Railways for which once we were very proud of. Those were the days when from Kashmir to Kanyakumari, everybody would talk with head high about Indian Railways. But it is no more there. One of the reasons is for the last ten years, no concerned Minister dared or risked to take steps which were not very popular.

I do not say that you should burden the people with unnecessary hikes in passenger fares. I do not say that. But the Government of India and the Railway Ministry have to create resources. They have to tell us as to how they are going to address the issue of safety and how they will modernise a very sick railway which we have right now. That is very important. That cannot be wished away. You can travel from one place to another place. You can pay less. But paying less should not mean that their safety will be compromised. We hear about railway accidents day in and day out. There is no end to it. It has become an endless thing. The Railway Ministry will have to look into it. I would request the new Railway Minister to look into this. There is no escape from this fact. One has to do it. One cannot wish away these two important issues. These are to be addressed.

Having said this, I would say one thing. Before coming to this House, I thought Kashmir was the only place which is being ignored. Now I hear from all the hon. Members their stories, how the Railway is not being run very effectively and safely.

When I talk about Kashmir, I would say that three Prime Ministers laid the foundation stone in Kashmir. They got the applause from across the State that

Kashmir would get connected with the rest of the country and with rest of the world. But, after laying foundation stone, Kashmir is yet not connected with Jammu through Railways. Therefore, it is yet disconnected with the rest of the world. As I had said and I am repeating it, that before Independence, Kashmir was connected with the rest of the world. For various political reasons, we got disconnected. We got disconnected from the rest of the country; we got disconnected from the rest of the world. I am talking about roadways. Now the only link that we have with the rest of the world is Kashmir-Jammu National Highway. And still, we are not connected with the Railways. There are other areas. Now we have Railways running in Kashmir Valley but when we talk about the State of Jammu and Kashmir, there are areas like Rajouri, Punj, erstwhile Doda District, Kupwara which are still not connected. I may tell you that three Prime Ministers laid the foundation stone. But, unfortunately, since the Jammu and Kashmir does not have a Railway Minister, therefore, we do not get connected. This is very unfortunate. We cannot have the Railway Minister because we are only six elected Members from the State of Jammu and Kashmir. When we talk about Railways, it should not be State railways, it has to be national railways; it has to be the Indian Railways. It cannot be State railways. One State may get preference, other States may not get. But somewhere down the line, justice should be done. I hope that justice would be done.

I have received a representation from my area. As I said, within Valley we have got the railway connection. Shopian is a place which is very rich in apple, very rich in fruits. They want a connection from Arweni, Bijewara to Shopian. I do not know whether the ecology of the area will allow this and whether it is feasible or not. But I must make this point very clear that Shopian should get some kind of connection. It should be taken into consideration. Some issues are very important which you cannot wish them away for long. I have received a representation. It is not a very big thing. They wanted a halt station at Hillar Shah Abad, Duru in District Anantnag. I wrote a letter to the Railway Ministry. They

sent a reply to me dated 1st February, 2012 saying that the concerned officials had been directed to examine the matter. That is it. It stops there and nothing moves. Kashmir is a part of the country. I would request the new Railway Minister to take all necessary steps without any further delay to ensure that Kashmir is connected with the rest of the country and the rest of the world.

SHRI ARUNA KUMAR VUNDAVALLI (RAJAHMUNDRY): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I wanted to speak in Telugu and asked for interpretation facility because Muniyappaji was sitting here. यहां मुकुल राय जी बैठे हैं इसलिए मैं तेलुगु में नहीं बोलूंगा क्योंकि मुकुल राय जी को समझने में मुश्किल होगी।

I want to raise certain points, certain promises made by Mr. Trivedi. When he came to Hyderabad, a meeting was organized which was presided over by our Chief Minister. One of the main projects which appeared in the Railway Budget is Kovvuru-Bhadrachalam new line. This has an RoR of 27 per cent. Perhaps this is the only project in the country, not only in the Railways sector but in any sector, which has the best rate of return of 27 per cent. The project costs more than Rs.800 crore; about 130 kilometres distance will be saved between Vizag and Hyderabad; 210 backward villages will be connected out of which about 170 are tribal villages. I would request Mukul Roy sahab to draw up a time-bound programme to complete this project, which will be helpful to people in both Andhra and Telangana regions.

Kotipalli-Narsapuram railway line is an ideal project for development of tourism. The line goes alongside the banks of river Godavari on one side and the Bay of Bengal on the other side. This project was taken up earlier and a line of about 30-40 kilometres has already been opened. But no trains are running on this section because there are no passengers to travel a distance of just forty kilometers. As a result, the railway line is now being used by villagers for drying their clothes. In this connection I would like to draw the attention of the House to a project in Patna. In Patna the Indian Railways have taken up a project in partnership with the State Government for construction of a road-cum-rail bridge. There are three bridges to be built on this Kotipalli-Narsapuram railway line. What has happened in Patna can happen in East Godavari District of Andhra Pradesh also. This will be the most enterprising train because people would feel like traveling on this line just to enjoy the scenic beauty of the region. It is such a

wonderful place. It is known as the rice bowl of the country. That is the best way to encourage tourism also.

In my home town Rajahmundry there is an old railway bridge which was constructed in 1900. The bridge was abandoned in 1997. It is no longer in use. The railway line and the railings have been taken off, but the bridge is intact. I, therefore, suggested that it could be used for development of tourism on river Godavari. I mentioned this when Lalu Prasadji was the Railway Minister, and he immediately accepted my suggestion. We had got a communication from the Railways saying that Rs.1 lakh would have to be paid as rent every year for using that bridge, and we were ready to do that. But somehow, that idea did not materialize. Later, I raised this issue again when Miss Mamata Banerjee was the Railway Minister. She said that it would be completed expeditiously. But somehow, Mukul Royji, this has been pending since then. This can be implemented with immediate effect because the Tourism Development Corporation of Andhra Pradesh and the State Government are ready to undertake this project. I would request that a meeting be immediately called to settle this issue. The old bridge runs across river Godavari, connects Rajahmundry and Kovvuru, and there is a big island in the middle which can be developed into very good tourist attraction.

Muniyappaji came to Rajahmundry recently and he was kind enough to check himself the public toilets being used by the second-class passengers. He took water from the taps there and made all the officers also drink the same water. He said that the water should be clean. Apart from that he promised that the eastern side platform will start functioning immediately; and also, he said that an escalator which we were demanding for the last five years, will also be built, very soon. I request the Minister to take up that project. Rajahmundry is a city on the banks of River Godavari, which is known as Dakshin Kashi; it is a very big tourist place. In Rajahmundry, we have a KG basin; we have an airport; Rajahmundry is

growing in a rapid way; and the Railways should come and participate in this, with their own contribution.

There is a vacant land of about 44,894 hectares. A survey was conducted and a report was submitted to the Indian Railways on 1st April 2006; it states that out of 4.32 lakh hectares, 44,894 hectares are of no use; most of the lands are at the centre of the cities like Mumbai, Rajahmundry and Hyderabad. We have such lands near the railway stations. In Rajahmundry, each yard of land costs about Rs. 1,50,000. We have five acres of land adjoining Godavari Railway Station. If you develop these lands on PPP mode, it will be a wonderful project and it will give huge revenue to the Railways, to be on par with other modes of transport like road and air. They are going in a big way and the Railways are lagging behind.

Another point about which I want to impress upon the Minister is not to allow the operating ratio to exceed 90 per cent because it is not good for the health of the Railways. You can give subsidized railway tickets to passengers who are really poor. People who are travelling in A/C coaches, whether it is II-tier or III-tier or 1st A/C, need not be given any subsidies. Even people who are travelling in sleeper class need not be given any subsidies. More and more subsidies should be given to the passengers who are travelling in II-class regular compartments. In long trains, there is only one II-class compartment. In many trains that pass through Rajahmundry, we see that there are 23 regular compartments and only one compartment is left for the poor people to travel, without reservation. If you can make two compartments for them, it would be ideal for the poor people to travel in trains.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI ARUNA KUMAR VUNDAVALLI: Thank you, Sir. With this, I conclude. I am the only Member who is resuming the seat immediately on being asked to do so.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Sir, of course, there are some positive aspects in this Railway Budget. I extend a very hearty welcome to the new Railway Minister.

As far as Kerala is concerned, our hopes have been derailed in this Budget – I am sorry to say this. Our reasonable demand for a new Railway Zone in Kerala has not yet been met. Similarly, our reasonable demand for a high speed railway corridor also remains like that. Electrification and doubling projects in Kerala is going on in a dead-slow way; especially the electrification project between Shoranur and Mangalore is very slow; expeditious action should be taken on that.

Automatic signal system is also going very slowly. That may also be expedited. As far as passenger amenities are concerned, there were many speeches in the past; but there is no improvement as far as Kerala is concerned; they are saying that it is due to the shortage of funds. I request the Minister to take emergent action on that.

We all know that from South India, especially from Kerala, there are a lot of students studying in Delhi and surrounding places. As far as special trains during vacation are concerned, I would request the Government to please arrange to run more trains during vacation.

There are certain remarkable steps and offers in this Railway Budget. As far as safety and security is concerned, you have given emphasis.

Formation of Special Purpose Vehicle for Rail, Road, Grade Separation Corporation of India is also a welcome step.

Formation of Railway Safety Authority is another commendable step.

Programme of action in light of Kakodkar and Pitroda Committee is also a highly appreciated step.

Electrification of 6500 km. of track during the 12th Plan period is also the most welcome step.

I congratulate the Government for increasing allocation for passenger amenities from Rs.762 crore in 2011-12 to Rs.1102 crore in 2012-13.

The Government has made a very lengthy plan for installation of escalators at important stations. Old people are suffering like anything. I would request you to take an urgent action for installation of escalators at important railway stations in the country.

In the Budget speech a mention was made about the PRS. I would like to know what happened to the other offer of having one PRS in every parliamentary constituency. I have identified the place and given suggestion also but nothing has been materialised in that direction. I would request the hon. Minister to fulfil the promise made earlier in the Railway Budget speech.

Similarly, the Minister has declared that one coach in all Express and Mail trains will be arranged for physically handicapped persons. I would say that it is a very good declaration on his part because they were asking for it since long and finally he has come forward to attach one coach with all the Express and Mail trains for the convenience of the physically handicapped persons.

With regard to filling up of vacancies I would like to say that Railway is suffering like anything due to shortage of staff in both mechanical and other fields. The Minister has assured in the speech that he is going to fill up the vacancies and one lakh persons are going to be recruited. I would like to add here that while you are filling up the vacancies you must ensure that social justice is also fulfilled. You have to realise that Railway is the biggest employer in the country. In Railway, representation of backward, minorities is very less and it is below 4 per cent as per the Sachchar Committee. It was assured that social justice will be adhered to strictly in the Railways but unfortunately nothing has been done so far. When you are recruiting new persons kindly see that social justice is fulfilled. I hope that you will keep up your promise.

There has been a mention about the stoppage of the trains. In Chapter 111 you have stated that there are difficulties in allowing new stoppages for the trains. I appreciate that you may have difficulty in doing that but kindly appreciate our difficulty also. As MPs, we are all requesting you to give us more stoppages. It is quite natural that you cannot yield to all these demands but please realise our difficulty also. It is a headache for an MP to arrange for some stoppages. I had demanded stoppage for certain important trains in my constituency such as Tanur, Parappanagadi, Kuttippuram and Palippuram. Kindly have a discussion with us and give us some option. We will shortlist our demand. As I told you in the beginning, it is a headache for all the MPs. I hope that you will be kind enough to MPs and arrange for some stoppages in my constituency.

In the end, I would like to say that online reservation facility is available but for physically handicapped persons, who get some concession because of their disability, online reservation at the concessional rate is not allowed. I think it will be a blessing if you allow online reservation with concession for the physically handicapped persons. I hope the Government will take a soft line in their case.

I once again appreciate the good steps taken by the Railways and wish that under the leadership of the new Minister the Railways will fulfil its promises.

I express my best wishes for the new Minister.

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Sir, I express thanks for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. At the outset, I would like to congratulate and express my gratitude to newly appointed Minister for Railways, Shri Mukul Roy.

I will make a few important points concerning the welfare of *Ma Mati Manush,* which is the slogan of our leader and West Bengal Chief Minister, Kumari Mamata Banerjee and our party, Trinamool Congress.

There is no doubt that UPA – II Government has made great strides and is bound to further make great strides in every conceivable field. As everyone is aware, Railways being the lifeline of our nation has a daunting task of catering to the needs of whole country. In spite of pressures, our leader, Kumari Mamata Banerjee, the then hon. Minister for Railways, did not increase the fares of passengers keeping in view the already heavily burdened shoulders of *aam aadmi,* due to ever increasing prices of every items, particularly, the most essential food items, petroleum products, etc. Under such a dismal situation, we oppose the hike in prices of passenger fares. The same should be rolled back. This is our demand.

So, fare increase is not fair at all. If we consider the plight of *Manush* or the poor man, who toils hard, still finds it difficult to meet both ends.

It is reported in a newspaper that it is not so *aam* hike. Though, the Minister has played with the jugglery by stating that it is only five paise per kilometre, in real sense, it is a 20 per cent jump.

It is a welcome measure to see that an additional Rs. 4,000 crore would be spent on railway safety in this year. If the Government wants more funds for safety and for other pressing purposes to bring Railways on the right track, why not Government, bring back the black money stashed in the foreign banks? Why not tax the rich or corporates, who mints in thousands of crores of rupees in each project or deal and get a lot of incentives from the Government?

Just to give a comparison to prove the point of our leader, Kumari Mamata Banerjee and Trinamool Congress, the hike for the sleeper class is 19.37 per cent;

for AC 3, it is 14.32 per cent; for AC 2, it is 15.67 per cent; and for AC 1, it is 18.5 per cent. How can you put Sleeper Class passengers in the same bracket as that of the passengers of AC 1, 2 and 3? Is it logical? Does that make sense? Are you for the poor, who constitute only 99 per cent or for those rich, who constitute 1 per cent? Do not you feel that injustice is being meted out to the poor, who are already over burdened with the spiraling prices?

The proposal for introducing a fuel adjustment component is also a method for increasing the fares which would impact the *aam aadmi*. This should not be agreed to.

To make good any reduction in revenue due to withdrawal decision, Railways can consider options for generating revenue like advertising; commercial utilization of vacant railway land; to increase loading by more efficient use of railway assets; by providing thrust on PPP initiatives and further increase in upper class.

The Railways cannot be seen as a mere commercial enterprise and has a social objective and obligation. The Railways is also a Government entity which does not have any competitor from the private sector unlike power, telecom sectors, etc., where both public and private is in competition. Basing its revenue models on commercial lines, which is the purpose of the proposed authority, would defeat the very purpose of Railways' social obligation to the nation. Railways can fix the tariff for its services themselves keeping in view the economic capacity of the travelling public and social objectives.

The average travelling public in India looks forward to wholesome and hygienic food at affordable prices. India's diverse culture provides for variety along with lower costs through use of local ingredients and menus specific to different regions. At a time when the world is switching to Indian cuisines and when enough expertise is available within the country, there does not seem to be any reason for inviting foreign know-how or supervision for this activity.

The present structure of the Railway Board represents functional expertise, experience and wealth of knowledge. I think there does not appear to be any reason to expand the Board.

The Railways is one of the most economic means of transportation in our country and it is an important vehicle for the poorest of the poor. It is an engine for growth. There is no denying the fact that our Railway network is one of the largest in the universe. Other methods should be adopted to increase revenues for modernisation of Railways.

I would like to know the status of freight corridor. A 9260 kilometres long corridor would help the Railways to earn more from freight traffic. The Railways should make all out efforts to complete this corridor in time so that cost escalation is avoided, Indian Railways earn more and maximum benefits accrue to the general public.

No doubt passenger amenities should be improved. It would be a daunting task for the Railways to do throughout the wide network of the Railways covering the length and breadth of the country. There is a lack of toilets, waiting halls, benches, etc. in most of the major Railway stations and small stations also. These require huge corpus of funds.

A number of surveys for new lines and doubling of lines have been sent to the Railway Ministers which would fetch huge traffic returns.

As everyone is aware, there are a huge number of pending projects which have been started with much fanfare but they have never seen the light of the day. Surveys have been conducted and a sizeable amount have been spent on such projects. But mid-way the same have been abandoned. Everyone is in the knowledge of such projects which are spread all over the country.

I would like to fervently appeal to the hon. Railway Minister to see that such projects which would really help the needy and which would really ease the problems of the people should be taken up.

Sir, before I conclude, I would urge the Railway Minister that safety should become an integral part of the functioning of the Railways.

I conclude my speech with the hope that the hon. Minister of Railways would give topmost priority to the problems mentioned by me in my speech as they are long-pending issues.

I hope and wish the hon. Railway Minister will roll back the passenger fares and platform ticket prices.

*__श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे (शिरडी):__ मेरे संसदीय क्षेत्र शिरडी के अंतर्गत शिरडी से सिंगनापुर के लिए नयी रेलवे लाईन का निर्माण किया जाए और नगर-डोंड-मनमाड रेलवे लाईन का दोहरीकरण किया जाए।

विगत बजट में बेलापुर-कॉपरगांव रेलवे स्टेशन को अपग्रेड किए जाने की घोषणा की गयी थी, लेकिन इस दिशा में भी अब तक कोई कार्य नहीं हुआ है। इस कार्य को शीघ्र पूरा करवाया जाए।

बेलापुर से परेली वाया नेवासा होते हुए रेलवे लाईन का सर्वे ब्रिटिश काल के दौरान हुआ था, लेकिन आजादी के बाद अब तक इस दिशा में कोई प्रगति नहीं हई है। इस रेलवे लाईन का निर्माण शीघ्र करवाया जाए।

नासिक से पूना रेलवे लाईन पिछले वर्ष स्वीकृत हुई थी तथा इस रेलवे लाईन के लिए अब तक धन का आवंटन नहीं किया गया है और बताया गया है कि योजना आयोग को यह प्रकरण भेजा गया कि पवित्र तीर्थ स्थल बन गया है तथा वहां देश के सभी प्रांतों से ही नहीं बल्कि विदेश से भी श्रद्धालु उनके दर्शन हेतु आते हैं। शिरडी नगरी में श्रद्धालुओं की संख्या प्रतिदिन बढ़ती जा रही है तथा उनके दर्शन हेतु आने वाले अमीर-गरीब सभी लोगों को किसी न किसी रूप में लाभ जरूर पहुंचता है। श्री साईं बाबा के शिरडी में आगमन के बाद शिरडी जैसे छोटे गांव को पवित्र तीर्थ नगरी का अति विशेष महत्व प्राप्त हुआ है। देश में ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण विश्व में श्री साईं बाबा का पवित्र तीर्थ स्थल शिरडी सभी वर्गों के लिए एक प्रमुख व महत्वपूर्ण स्थान रखता है।

शिरडी संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत तालुका अकोला के अंतर्गत अगस्त मुनि मंदिर, कोपरगांव तालुका में कछेश्वर मंदिर, श्रीरामपुर तालुका के अंतर्गत डोमेगांव में पंजाबी समुदाय के लोगों का महानुभाव चक्रधर स्वामी स्थल, राहाता तालुका के अंतर्गत दक्षिण काशी (पुणताम्बे) में चांगदेव महाराज की समाधि, तालुका बैजापुर के बाबलगांव में दक्षिण भारतीय सुप्रसिद्ध संत चिदम्बरम स्वामी जी की समाधि, तालुका नेवासा में शनि सिंगनापुर व संत ज्ञानेश्वर मंदिर सहित अनेक अन्य प्रसिद्ध धाम भी हैं, जहां बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना रहता है।

अतः मेरा अनुरोध है कि महाराष्ट्र राज्य के शिरडी संसदीय क्षेत्र की पावन महत्ता को दृष्टिगत रखते हुए शिरडी रेलवे स्टेशन को और अधिक विकसित करते हुए इसे एक जंक्शन का रूप देते हुए शिरडी रेलवे स्टेशन को देश के विभिन्न प्रांतो के प्रमुख नगरों से रेलवे के माध्यम से जोड़ा जाए तथा शिरडी आने वाले श्रद्धालुओं को रेलवे टिकट में रियायत भी प्रदान की जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

दिल्ली और इसके निकटवर्ती क्षेत्रों से एक बड़ी संख्या में श्रद्धालु श्री साईं बाबा के दर्शन हेतु शिरडी जाते हैं। लेकिन, उन्हें रेल आरक्षण न मिलने के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। राजधानी दिल्ली से सप्ताह में केवल एकमात्र रेलगाड़ी शिरडी के लिए चलती है, जो श्रद्धालुओं की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं है। अतः मेरा अनुरोध है कि साईं बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव/मनमाड के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ायी जाए और कॉपरगांव स्टेशन पर सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस (2629) एवं पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) तथा यशवंतपुर-बंगलौर-हजरत निजामुद्दीन सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव देते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए एक दुरंतो व एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी प्रतिदिन चलायी जाए और इन रेलगाड़ियों को शिरडी रेलवे स्टेशन से जोड़ा जाए।

विश्व प्रसिद्ध श्री साईं बाबा के तीर्थ धाम शिरडी में देश के विभिन्न हिस्सों से ही नहीं बल्कि विदेश से भी प्रतिदिन बड़ी संख्या में सभी धर्मों के श्रद्धालु दर्शनार्थ के लिए जाते हैं। लेकिन इन श्रद्धालुओं के लिए विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के निकटवर्ती रेलवे स्टेशन कॉपरगांव एवं नागरसुल में मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है। इन दोनों रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर मूलभूत सुविधायें उपलब्ध करवायी जाए।

नासिक और पूना तथा मनमाड-शाहपुर वाया अकोला और बेलापुर वाया नेवासा परली वैद्यनाथ के बीच नई रेल लाईन बिछाने की मांग पिछले काफी समय से की जा रही है। लेकिन, अब तक इन लाइनों का निर्माण नहीं किया गया है। इस लाईन का निर्माण कराए जाने की शीघ्र व्यवस्था की जाए।

देश में बड़ी संख्या में रेलवे कुली है, जो निर्धन परिवार से और रेलवे की सेवा से जुड़े हुए हैं। लेकिन रेल विभाग द्वारा उनको कोई खास सुविधा उपलब्ध नहीं करायी जाती है। जिस कारण वे रेलवे की सेवा में तो लगे हुए हैं, लेकिन अपने आपको असहाय समझते हैं। मेरा अनुरोध है कि रेलवेकर्मियों की भांति रेलवे कुलियों को भी पेंशन आदि की सुविधा प्रदान किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाए।

यह हमारे लिए चिंता का विषय है कि हाल में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। यह सही है कि दुर्घटनाओं में अधिकतम दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण होती है। एक जानकारी के अनुसार रेलवे में लगभग 17 हजार चालकों की कमी है। इसके अलावा 16 जोन्स में लगभग तीन हजार से पांच सौ ऐसे चालक हैं जो स्टेशनों पर चपरासी व कार ड्राईवरों का काम कर रहे हैं। थकावट व नींद पूरी न होने से दुर्घटना का भय बना रहता है।

अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वह इस तरफ गंभीरता से विचार करें और चालकों के रिक्त पदों को तुरन्त भरने हेतु आवश्यक कदम उठाए एवं यह भी सुनिश्चित करें कि रेल चालकों को अन्य कामों में न लगाकर केवल उनके लिए निर्धारित रेल चालक के कार्य में ही लगाया जाए।

*__श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही):__ रेल बजट 2012-13 के मांग एवं सुझाव के संदर्भ में माननीय मंत्री जी से अपने लोक सभा भदोही एवं पूर्वांचल की कुछ समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । पिछले कई बार से कुछ मांगे मैं उठाता रहा हूं किंतु कार्यवाही नहीं हो पाई वे इस प्रकार हैं ।

जनहित में इन पर ध्यान देना आवश्यक है ।

1. भदोही नगर में रेलवे लाइन पर (उपरिब्रिज) ओवरब्रिज का निर्माण प्रस्ताव लंबित है । कृपया कार्यवाही करें ।
2. शिवगंगा एक्सप्रेस ज्ञानपुर रोड स्टेशन पर अप-डाउन ठहराव की मांग कई कर से कर हे हौ। कायवाही करें ।
3. कामायनी एक्सप्रेस सुनियावां स्टेशन पर ठहराव की मांग कइ बार की जा चुकी है ।
4. मानवरहित क्रासिंग पर फाटकों का निर्माण
5. ज्ञानपुर रोड स्टेशन, भदोही स्टेशन इंडिया स्टेशन का विस्तारीकरण हेतु कार्यवाही करें ।
6. इंडिया स्टेशन से मुंबई, कोलकत्ता के लिए स्टेशन पर अप-डाउन ठहराव की मांग जनहित में आवश्यक है ।

उपरोक्त मांगों हमारे द्वारा कई बार सदन में उठायी जा चुकी है । ओवरब्रिज भदोही रेलवे ट्रैक पर विभाग से तथा प्रशासन कमिश्नर से भी प्रस्ताव भेजे गये हैं किंतु आज तक कार्यवाही नहीं हुई जनहित में तथा भदोही कालीन नगरी होने से विदेशों से बायर आते हैं, रेलवे फाटक घंटों बंद रहने से परेशानी होती है । दोबारा कोई बायर भदोही नहीं आना चाहता । व्यापार के साथ-साथ जनता को,स्कूली बच्चों को तथा सामान्य कारोबारी को कठिनाइ हो रही है । वर्षों से मांग चल रही है । कृपया स्वीकृत करने का कष्ट करें कुछ रेलगाड़ियां पूर्व में चलती थी जिनका ट्रेक बदला जा रहा है इससे जनता में आक्रोश है जैसे पवन एक्सप्रेस गाड़ी बांबे से इलाहाबाद हंडिया-ज्ञानपुर रोड-माधोसिंह वाराणसी चल रही थी अप डाउन इसी रूट पर चलनी चाहिए इसका परिवर्तन नहीं होना चाहिए । इसी तरह पूर्व में इंटरसिटी ट्रेन वाराणसी, ज्ञानपुर रोड-हंडिया-इलाहाबाद-कानपुर चलती थी इसे इलाहाबाद ज्ञानपुर कर दिया गया इसे भी पूर्ववत् करने की माँग की जा रही है । वाराणसी ज्ञानपुर रोड-इलाहाबाद, लखनउ प्रदेश की राजधानी हेतु गाड़ी चलाने की मांग वर्षों से चल रही है । इस पर तत्काल कार्यवाही करें ।

हमार संसदीय क्षेत्र भदोही उ0प्र0 कालीन व्यवसाय एवं पर्यटन की दृष्टि से विशेष पहचान रखता है। जहां करोड़ों डालर का व्यवसाय कालीन से होता है वहीं बौद्ध गया, विंध्याचल धाम, सीतासमाहित स्थल

* Speech was laid on the Table

लाक्षागृह जैसे धार्मिक पौराणिक स्थल विदेशी सैलानियों को आकर्षित करते हैं । हजारों विदेशी वायर सैलानी प्रतिमाह आते हैं । अतः दिल्ली बांबे, कोलकाता जाने वाली रेल गाड़ियों की उपलब्धता आवश्यक है । अतः वाराणसी , इलाहाबाद से इन बड़े शहरों के लिए दुरंतो (दोरंतो) ट्रेन की आवश्यकता है । जनता की मांग है इन स्थलों के आधुनिक रेल गाड़ियों को चलाकर जोड़ा जाना चाहिएह।

ज्ञानपुर रोड स्टेशन, हंडिया स्टेशन, मोधोसिंह , भदोही, सुरियांवा, जंफइ स्टेशनों, के प्लेटफार्म बढ़ाने आदर्श स्टेशन बनाने तथा इनका विस्तारीकरण की मांग चल रही है, किंतु आज तक कार्यवाही नहीं हो पाई जबकि पूर्व रेलमंत्री को कई बार पत्र दिया गया । शिवगंगा एक्सप्रेस वाराणसी नई दिल्ली चलती है । कई बार मा0 मंत्री जी को सदन में बजट सत्र में तथा व्यक्तिगत मिलकर पत्राचार से आग्रह किया किंतु आश्वासन देने के बाद आज तक कार्यवाही नही हो पाई कृपया जनहित तथा लोकहित को ध्यान में रखते हुए इन मांगों पर कार्यवाही कर जन समस्या का समाधान करें ।

हमारा संसदीय क्षेत्र भदोही पूर्वांचल उ0 प्र0 के दो महानगरों (काशी), वाराणसी तथा इलाहाबाद (प्रयाग) जो कि धार्मिक, ऐतिहासिक, पौराणिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है। दोनों के मध्य स्थित है । घनी आबादी जनसंख्या धनत्व की दृष्टि से पूरे प्रदेश, देश में अधिक आबादी वाला क्षेत्र है । प्रतिदिन हजारों की संख्या में रेल से लोग यात्रा करते हैं, किंतु कुछ जरूरतें जो वर्षों से उठाई जा रही है, उन्हें पूरा करना जनहित में आवश्यक है । महोदय आपने वाराणसी इलाहाबाद को दोहरीकरण जो वर्षों से हम मांग रहे थ् स्वीकृति प्रदान कर दी है। मैं तथा हमारा क्षेत्र आभारी है धन्यवाद देता हूं । किंतु जब तक भदोही नगर में ओवरब्रिज का निर्माण, शिवगंगा एक्स0 वाराणसी नई दिल्ली ज्ञानपुर रोड पर अप-डाउन ठहराव, स्टेशनों का विस्तारीकरण, तथा कूद फास्ट ट्रेनों का परिचालन, तथा मानव रहित क्रासिंग पर फाटक निर्माण नहीं होता जनता की कठिनाई बनी रहेगी ।

अंत में अपने सुझावों के साथ अपनी कुछ मांगों को पुनः पूरा करने की मांग करते हुए मा0 मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कर जनसमस्या का समाधान करने का आग्रह करता हूँ

श्री ओम प्रकाश यादव (सिवान): आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे वर्ष 2012-13 के रेल बजट पर सदन में हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

महोदय, आदरणीय रेल मंत्री मुकुल राय जी ने केन्द्रीय मंत्री के रूप में कार्यभार ग्रहण किया है। मैं इनके सुखद सानंद जीवन की कामना करता हूँ और इनके कुशल नेतृत्व में रेल नई बुलंदियों को छुएगी, इस आशा के साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र सीवान की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

वर्ष 2010-11 में पूर्व रेल मंत्री बहन ममता बनर्जी जी ने अपने रेल बजट में लार से माझी होकर नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव रखा था। इस कार्य का सर्वे भी हो गया है। मैं नये रेल मंत्री से अनुरोध और आग्रह करता हूँ कि यह देहाती क्षेत्र है। यहाँ के आम लोगों का कहना है कि वर्षों से यहाँ के वृद्ध लोगों ने रेल पर चढ़ना तो दुष्वार, रेल को देखा तक नहीं और मर भी गए। हम चाहेंगे कि इस महत्वाकांक्षी योजना को यह लागू करें। इसका सर्वे भी हुआ है। इसके लिए राशि आवंटित करके काम को प्रारंभ करें।

मेरी दूसरी मांग है, न्यू जलपाई गुढ़ी- अजमेर शरीफ की एक ट्रेन है जो सप्ताह में छपरा-सीवान-देवरिया होकर गुजरती है। गाड़ी संख्या है 19601 और 19602। इसमें रेल का कोई खर्च भी नहीं आएगा और सीवान में, जहां अल्पसंख्यक भाइयों की संख्या बहुतायत में है और हिन्दू और मुसलमान सभी लोग अजमेर शरीफ दरगाह में माथा टेकने के लिए जाते हैं, उनको लाभ होगा। इसलिए इस ट्रेन का यदि दो मिनट का ठहराव हो जाता है तो बड़ी कृपा होगी। दूसरी एक ट्रेन है अवध-असम जिसका दरौंदा रेलवे स्टेशन पर ठहराव नहीं है। इससे घाटी जाने में काफी सुलभ हो जाता यदि इसका ठहराव दरौंदा स्टेशन पर हो जाता है। तीसरी ट्रेन है अमृतसर-कटिहार। गाड़ी संख्या 1507 और 1508 का ठहराव यदि मैरवा स्टेशन पर हो जाता है तो काफी कृपा होगी।

दूसरी बात, देश के प्रथम राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र बाबू की जन्मस्थली जीरादई स्टेशन है। इस स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करके वहां उनकी मूर्ति का अनावरण हो जाता तो बड़ी कृपा होती।

इन चन्द शब्दों के साथ हम अपने अनुरोध को आपके माध्यम रेल मंत्री तक पहुंचाने का अनुरोध करते हैं।

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं माननीय नये रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं। पूरे भारत के लोगों को यह बात मालूम हुई है कि नये रेल मंत्री के आने से गरीबों के लिए जो किराया बढ़ाया गया था, उसे आप कम करेंगे। ऐसी उम्मीद मेरे ख्याल से देश की जनता में आज है।

महोदय, मंत्री जी ने माल भाड़े में वृद्धि की है। जब माल भाड़े में वृद्धि होती है तो इससे अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों में भी वृद्धि होती है। रेल बजट से आम आदमी प्रभावित न हो, इस पर आप ध्यान देंगे। ममता दीदी ने आपको इसी के लिए मंत्री बनाया है, मैं ऐसा मानता हूं और आम आदमी की अपेक्षा आप जरूर पूरी करने वाले हैं। प्रतिकूल परिस्थितियों में भी 75 नई ट्रेनों की घोषणा स्वागत योग्य है। यात्री किराए में जो बढ़ोतरी हुई है, उसमें से आप गरीबों का जरूर ख्याल करेंगे, यह मेरी अपेक्षा है। मैं रेल मंत्री का स्वागत करना चाहता हूं कि उन्होंने रेलवे का स्वास्थ्य सुधारने के साथ-साथ 14 लाख कर्मचारियों के स्वास्थ्य का भी विशेष ध्यान रखा है। इसके लिए कर्मचारियों के लिए वेलनेस प्रोग्राम शुरू किया जा रहा है। इस रेलवे बजट की खासियत यह है कि इसमें यात्री की सुरक्षा के बारे में गंभीरता से सोचा गया है। जब भी एक्सीडेंट होता है तो बेकसूर लोगों की मौत हो जाती है। रेलवे सुरक्षा के लिए रिपोर्ट भी आयी है, जिसके लिए बहुत खर्च करना होगा। लेकिन मेरा मानना है कि उसके लिए कुछ न कुछ बजट का प्रावधान शुरूआत के लिए करना चाहिए। इसलिए रेल मंत्रालय ने ऐसी घटनाओं से निपटने के लिए जो प्रस्ताव रखे हैं, वे प्रस्ताव सराहनीय हैं। किन्तु, इसे अमल में लाना सबसे बड़ी चुनौती होगी। इसी प्रकार, रेलवे के अपघातों को लेकर भी मंत्री जी ने चिंता व्यक्त की है। उन्होंने अपने भाषण में यह घोषणा की है कि रेलवे लाइनों पर मौत स्वीकार्य नहीं है। जब मौत स्वीकार्य नहीं है तो इसकी पूरी खबरदारी आपको लेना चाहिए।

डॉ. काकोदकर समिति की रिपोर्ट को स्वीकृत करके मंत्री जी ने रेलवे सुरक्षा के दीर्घकालिक उपायों का रास्ता खोल दिया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।

भारतीय रेलवे का वर्तमान स्वरूप देखकर इसमें जरा भी संदेह नहीं है कि रेलवे के आधुनिकीकरण की सख्त आवश्यकता है। अब तक आधुनिकीकरण के नाम पर हम रेलवे का मेकओवर करते आ रहे हैं। सैम पित्रोदा एक्सपर्ट ग्रुप ने जो ब्लूप्रिंट दिया है, उसे मंत्री जी ने स्वीकृत तो किया है, किन्तु इसे कार्यान्वित करने के लिए 5.60 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी जो वर्तमान समय में होगा, ऐसा मुझे नहीं लगता। लेकिन, इसके बारे में जो रिपोर्ट है, वह लागू हो और आधुनिकीकरण हो, ऐसा मैं मानता हूं।

पूरे देश को सामने रखकर देखा जाए तो रेलवे बजट अच्छा है। किन्तु, जहां तक महाराष्ट्र का प्रश्न है, मुझे दुर्भाग्य से कहना पड़ता है कि हमेशा की तरह इस बार भी महाराष्ट्र पर अन्याय हुआ है। आज सम्पूर्ण देश में रेल का नेटवर्क है, किन्तु महाराष्ट्र राज्य में सिर्फ कहने के लिए रेलवे है। आज से पन्द्रह दिन

पहले मंत्री जी मुम्बई आए थे। उन्होंने सभी सांसदों के साथ बैठक की। हम सभी लोगों ने उन्हें बहुत-से सुझाव दिए, उन्हें ट्रेनें बताईं। लेकिन, इस बजट के अन्दर वे सभी चीज़ें नहीं आईं, ऐसा मुझे लगता है।

आज महाराष्ट्र में छोटी-बड़ी 35 रेलवे लाइन का कार्य लम्बित है। महाराष्ट्र सरकार इसके खर्च का 50 प्रतिशत वहन करने को तैयार है। वे उनके बजट का 50 प्रतिशत खर्च देने को तैयार है। इसके बावजूद हमारे यहां 35 रेलवे लाइनों का कार्य लम्बित है, जैसे अहमदनगर-बीड-परली वैजनाथ (261 कि.मी.), वर्धा-नांदेड़ वाया पुसद (270 कि.मी.), मनमाड-इंदौर (350 कि.मी.), वडसा-देसाईगंज-अरमारी-गडचिरौली (50 कि.मी.), गडचांदुर-अदीलाबाद (59 कि.मी.)। मेरा सरकार से निवेदन है कि ये रेलवे प्रकल्प जल्द से जल्द पूरे किए जाएं।

इसके अतिरिक्त, मैं मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र विदर्भ की ओर दिलाना चाहूंगा। महोदय, मुझे दुर्भाग्य से कहना पड़ रहा है कि दो-तीन वर्षों में हमने करीब 100-150 कम्प्लेन किया, निवेदन दिए, लेकिन उसका कोई भी समाधानकारक उत्तर मुझे नहीं मिले।

मैं आपका अधिक समय न लेकर कुछ बातें अपने क्षेत्र के बारे में भी कहना चाहता हूं। नागपुर हमारे देश के मध्य में स्थित है। इसका विकास भी उसी प्रकार से किया जाना चाहिए जिस प्रकार से आप मुम्बई, कोलकाता, दिल्ली, चेन्नई का विकास कर रहे हैं। नागपुर का औद्योगिक विकास बहुत तेजी से हो रहा है। इसलिए मेरी मांग है कि नागपुर रेलवे स्टेशन का विकास अंतर्राष्ट्रीय स्तर के रेलवे स्टेशन के रूप में बहुत शीघ्रता से किया जाना चाहिए। ममता जी ने बहुत घोषणा की थी कि जो बड़े स्टेशन हैं, उनका आधुनिकीकरण करेंगे, उन्हें अंतर्राष्ट्रीय दर्ज़े का बनाएंगे। लेकिन, वह काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि जो बातें कहीं गयी हैं, वे पूरी होनी चाहिए।

अमरावती जिले में अचलापुर कपास उत्पादक बहुल क्षेत्र है। इस कारण नेशनल टेक्सटाइल कॉरपोरेशन यहां पर ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट लगाना चाहती है। इसके लिए रेलवे की भूमि आवंटित की यगी थी। किन्तु यह भूमि अभी तक हस्तांतरित नहीं हुई है। वर्धा रेलवे स्टेशन का फ्लाई ओवर को चौड़ा करने को लेकर कई निवेदन दिए गए हैं, लेकिन वह भी काम नहीं हुआ। उसमें कुल खर्च का 50 प्रतिशत महाराष्ट्र सरकार देने वाली है।

विदर्भ के लोगों की काफी समय से मांग है कि कुछ नई गाड़ियां शुरू हों। जैसा कि आप सभी जानते हैं कि वर्धा जिले के सेवाग्राम आश्रम में महात्मा गांधी जी ने अपने जीवन के कुछ वर्ष बिताए थे। इसी कारण प्रति वर्ष यहां हजारों देश-विदेश के पर्यटक वहां आते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि सेवाग्राम-मुम्बई-दिल्ली तक अहिंसा एक्सप्रेस शुरू की जाए। मैंने इस संबंध में मंत्री जी को भी पत्र लिखा है।

महोदय, मेरी मांग है कि नागपुर-गोवा एक्सप्रेस, वर्धा से मुम्बई सिंधी एक्सप्रेस के अतिरिक्त वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल मार्ग शीघ्रता से पूरा करें। पिछले दो वर्षों से लगातार वर्धा शहर के रेलवे फ्लाई ओवर को चौड़ा करने की बात कर रहा हूं, लेकिन वह भी काम नहीं हुआ। मैं विनती करता हूं कि जनता में रेलवे स्टॉपेज को लेकर बहुत असंतोष है। वहां पर बड़े-बड़े रेलवे स्टेशंस हैं, लेकिन वहां बहुत सी गाड़ियां रुकती नहीं हैं। वहां गाड़ियां रुकनी चाहिए। चेन्नई-जयपुर, सिकंदराबाद-बीकानेर, चेन्नई-जोधपुर, सिकंदराबाद-पटना, सिकंदराबाद-जयपुर और केरला आदि गाड़ियों के स्टोपेज के लिए मैंने कई निवेदन रेल मंत्री जी को दिए हैं। लेकिन दुर्भाग्य से यह कहना पड़ रहा है कि मंत्री जी ने अभी तक हमारी बात पूरी नहीं की।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से नये रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जो भी हमारी मांगें हैं, हमारे यहां बड़े-बड़े रेलवे स्टेशंस हैं, वहां गाड़ियां जाती हैं, लेकिन वे गाड़ियां वहां रुकती नहीं हैं। इस तरफ मंत्री जी जरूर ध्यान देंगे। मैंने जो बातें रेल मंत्री जी से कही हैं, ममता दीदी जी की उनके बारे में जो अपेक्षा है, भारत के सभी रेल में यात्रा करने वाले जो लोग हैं, वे अपेक्षा पूरी करेंगे, इसके लिए मैं आपसे निवेदन करता हूं।

कुमारी सरोज पाण्डेय (दुर्ग): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे सन् 2012-13 के रेल बजट की चर्चा पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। देश में राजनैतिक परिस्थितियां बहुत तेजी के साथ में बदलीं। जिस समय रेल बजट पेश हो रहा था, मुझे छत्तीसगढ़ में 8 फरवरी का वह दिन भी याद है कि छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री, डॉ. रमण सिंह जी ने संघीय व्यवस्था को मजबूत करने के लिए इस देश के रेल मंत्री को आमंत्रित किया। इस देश के रेल मंत्री, जो अब पूर्व रेल मंत्री हैं, वे छत्तीसगढ़ में आए। वहां आने के बाद पूरे सांसदों के साथ, यह पहली बार किसी मुख्यमंत्री की पहल पर हुआ। छत्तीसगढ़ के मुख्य मंत्री ने पहली बार यह शुरुआत की, छत्तीसगढ़ के पूरे सांसदों ने रेल मंत्री के साथ चर्चा की। रेल मंत्री जी ने वहां पर बहुत सी योजनाओं को मूर्त रूप देने का आश्वासन दिया। यहां पर बजट प्रस्तुत हुआ।

छत्तीसगढ़ के सभी सांसदों ने लगातार उस पूरे बजट को बहुत ध्यान से देखा। हमें बहुत उम्मीद थी और इसलिए बहुत उम्मीद थी कि एक बार, पहली बार संघीय व्यवस्था को मजबूत करने की दिशा में जो कदम आगे बढ़ाया गया है, छत्तीसगढ़ इस बार उपेक्षित नहीं रहेगा। मुझे यह कहते हुए दुख है कि हमारी अपेक्षाएं पूरी नहीं हुईं। हमें बहुत कुछ मिला, लेकिन हम बहुत कुछ की बाट फिर भी देखते रह गए। हमें जो चीजें मिली हैं, हम उनके लिए रेल मंत्री जी को साधुवाद देते हैं और वर्तमान रेल मंत्री जी से यह अपेक्षा करते हैं कि जो घोषणाएं पूरी नहीं हो पाईं, वे पूरी होंगी, क्योंकि छत्तीसगढ़ एक ऐसा राज्य है, जो नया राज्य बना है। खनिज एवं संसाधनों से भरपूर राज्य है, लेकिन उस राज्य में विलासपुर जौन भी आता है, जो पूरे देश का सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला क्षेत्र है। लेकिन जब हम अपनी तरफ देखते हैं तो विकास की दृष्टि से वह विलासपुर जौन, जो सबसे ज्यादा राजस्व देता है, उसे कुछ नहीं मिलता।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह अपेक्षा करती हूं कि छत्तीसगढ़ के साथ इस बार यह सौतेला व्यवहार बंद हो। हर बार यह होता है कि एक ही प्रांत के, जहां के मंत्री होते हैं, उन्हीं प्रांतों में बहुत सी चीजें चली जाती हैं। जब उन्हीं प्रांतों में जाती हैं तो पूरे देश के लोग, जो हमेशा यह अपेक्षा करते हैं, क्योंकि देश पूरे राज्य का नहीं, पूरे देश का है और रेल अगर पूरे देश की है तो किसी राज्य में क्यों सिमट कर रह जाता है, यह प्रश्न हमेशा अनुतरित रहता है।

उपाध्यक्ष महोदय, छत्तीसगढ़ में पूर्व रेल मंत्री जी ने औद्योगिक कोरीडोर की स्वीकृति दी थी, मैं उसके लिए उन्हें साधुवाद देती हूं। अपने मुख्य मंत्री जी को भी साधुवाद देती हूं कि उन्होंने प्रयास करके उस क्षेत्र में एक नयी शुरुआत की है। मैं जिस क्षेत्र से आती हूं, वह भिलाई, दुर्ग है। भिलाई स्टील प्लांट, जहां पूरे देश भर के लोग रहते हैं। एक तरफ दक्षिण भारतीय हैं, उत्तर भारतीय हैं, महाराष्ट्रियंस हैं और इसके साथ ही साथ हमारे यहां पर सिख समाज के लोग बहुत संख्या में रहते हैं। इसलिए भिलाई को लघु

भारत कहा जाता है। लेकिन जब भी वहां कुछ देने की बात आती है तो वे लोग हमेशा ही बाट देखते रहते हैं। कि हमारे यहां पर भी कुछ विकास होगा। मैं आपके माध्यम से इस विषय को रखना चाहती हूं कि हमारे क्षेत्र में बहुत सी ऐसी ट्रेनें हैं, जिनकी आवश्यकता थी। कोई बहुत नई ट्रेनों की आवश्यकता नहीं है, लेकिन केवल जो वहां पर ट्रेनें हैं, यदि उनका स्टापेज दे दिया जाये। यदि उसमें वहां पर जो 15-16 घंटे वे ट्रेन खड़ी रहती हैं, उन्हें अगर वहां पर आगे तक बढ़ाने की अनुमति दे दी जाये। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करती हूं कि इन मांगों को वे जरूर पूरा करेंगे।

भिलाई से गोंदिया कोल्हापुर महाराष्ट्र एक्सप्रैस जो पुणे तक जाती है, उसे दुर्ग तक चलाया जाना चाहिए। उक्त ट्रेन गोंदिया में रात आठ बजे से सुबह के 8 बजे तक खड़ी रहती है। दुर्ग गोंदिया के बीच की दूरी मात्र 135 किलोमीटर है, चूंकि दुर्ग से पुणे तक एक भी रेल नहीं चलती है, अतः इस ट्रेन को दुर्ग से चलाना जायेगा तो क्षेत्र के निवासियों को पुणे तक एक सीधी रेल सुविधा प्राप्त हो जायेगी। दुर्ग से इन्दौर तक एक भी सीधी रेल सेवा आज तक हम लोगों को नहीं मिल पाई है। इन्दौर नागपुर शताब्दी एक्सप्रैस ट्रेन, जो नागपुर से इन्दौर तक चलती है, यदि उसे विस्तारित कर दुर्ग से चलाया जाये तो इस क्षेत्र के वहां रहने वाले मालवा क्षेत्र के नागरिकों को सीधे-सीधे इन्दौर तक रेल सुविधा प्राप्त हो सके। दुर्ग भिलाई से उत्तर प्रदेश और बिहार के बीच काफी नागरित निवासरत हैं, किन्तु इन राज्यों में जो ट्रेनें चलती हैं, वे कम हैं और जो उनका समय है, वह बहुत ही असुविधाजनक है। दुर्ग गोरखपुर नौतनवा एक्सप्रैस एकमात्र ट्रेन है, जो दुर्ग को गोरखपुर से जोड़ती है और सप्ताह में मात्र दो ही दिन चलती है, जिसके कारण इस ट्रेन में काफी भीड़ रहती है। यात्रियों को आरक्षण में काफी असुविधा होती है और इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाये जाने की मांग मैं आपके माध्यम से राज्य मंत्री जी से करना चाहती हूं। साथ ही ह ट्रेन जो दुर्ग से रात में आठ बजे छूटती है और गोरखपुर दूसरे दिन रात को 10 बजे पहुंचती है, जिससे यात्रियों को अपने निर्धारित स्थान में पहुंचने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः उचित होगा कि इस ट्रेन को सुबह के समय छोड़ा जाये, ताकि सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर दिन में पहुंचा जा सके।

इसके अतिरिक्त दुर्ग से पटना तक एक नई ट्रेन चलाई जाये। सिख समुदाय हमारे यहां पर बहुतायत में है, यह हमने पहले ही बताया और वहां पर जब रेल मंत्री जी आये हुए थे तो उन्होंने वहां के सिख समुदाय के लोगों को आश्वस्त किया था कि हम आपके यहां पर दुर्ग गोंडवाना एक्सप्रैस, जो दुर्ग से निजामुद्दीन के बीच चलती है, उसे अमृतसर तक विस्तारित कर देंगे और इसके साथ ही दुर्ग जम्मू-तवी एक्सप्रैस, जो दुर्ग से जम्मू के बीच चलती है, उसे वाया अमृतसर चलाया जायेगा, लेकिन सिख समाज इस बात को लेकर बहुत उद्वेलित है, क्योंकि वहां पर रेल मंत्री जी की घोषणा के बाद भी बजट में उसे शामिल नहीं किया जा सका है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आपसे यह अनुरोध करती हूं कि इस विस्तार

को लेकर सिख समुदाय ने वहां रेल रोको आन्दोलन करने की चेतावनी भी दी है। मेरा अनुरोध है कि उनकी बात, उनकी भावनाओं को समझते हुए उसे अमृतसर तक चलाये जाने की व्यवस्था करेंगे। बेतवा एक्सप्रैस दुर्ग से कानपुर सप्ताह में दो दिन चलती है, इसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाये। इसके साथ ही सूरत-पुरी ट्रेन, गांधीधाम पुरी ट्रेन, अहमदाबाद पुरी और जयपुर पुरी एक्सप्रैस, ये चार ट्रेन साप्ताहिक वाया सम्भलपुर होकर पुरी पहुंचती हैं। इन ट्रेनों को कम से कम सप्ताह में दिन दिन इनका विस्तारीकरण श्रीकाकुलम, पलासा एवं बरहमपुर तक किया जाये। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक अनुरोध और भी करना चाहती हूं कि जिन चीजों की घोषणाएं की गई हैं, वे केवल घोषणा नहीं रह जाये। होता यह है कि जब बजट प्रस्तुत किया जाता है तो उसमें बहुत सी चीजों पर घोषणाएं होती हैं और उन्हें लिया तो जाता है, लेकिन होता यह है कि वे 10-10 वर्षों तक पूरी नहीं हो पाती हैं। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा यह अनुरोध है कि हमारे क्षेत्र में जो घोषणाएं हैं, उन घोषणाओं पर तत्काल अमल किया जाये। जो सर्वे हैं, उन सर्वे के लिए यदि राशि भी आबंटित की जायेगी तो बेहतर होगा।

15.00 hrs

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): उपाध्यक्ष महोदय, रेल देश को जोड़ने वाला महकमा है। माननीय सदस्यों की बड़ी आकांक्षा है कि नयी रेल लाइन बने, दोहरी बने, बिजलीकरण हो, ठहराव हो, गाड़ियां चलें यात्रियों को सुविधायें हों, ये सभी आशायें रहती हैं। हम चाहते हैं कि माननीय सदस्य जो सवाल उठा रहे हैं, जब मधु दंडवते जी मंत्री थे तो वह उत्तर भेज देते थे। अभी सब का जवाब संभव नहीं है कि कितने सदस्य सवाल उठा रहे हैं, लेकिन यदि प्रोसीडिंग देखकर रेल मंत्रालय सबका जवाब दे दे कि आपका यह सवाल उठा और इसमें यह सब काम है, तो यह बड़ा भारी काम होगा।

15.01hrs **(Shri Inder Singh Namdhari is in the Chair)**

अभी के रेल मंत्री की बड़ी कठिन घड़ी में काम की शुरूआत हो रही है, कठिन घड़ी है, एबनार्मल सिचुएशन। एबनार्मल सिचुएशन मैं इसलिए कहता हूं कि और मंत्री शपथ लेते या विभाग बंटता, लेकिन रेल मंत्री के रूप में ही यह शपथ लिए हैं, यह पहले से लादा हुआ बजट है। वह मंत्री हटाये गए, इसलिए कि ममता जी को भाड़ा बढ़ोत्तरी पसंद नहीं आया, वह तो बजट में है, अब भाड़ा घटाने वाले मंत्री के रूप में इनको काम करना है। एयर इंडिया डूब गया।

सभापति महोदय: माननीय रघुवंश जी, माननीय उपाध्यक्ष जी आपको कुछ निर्देश देकर गए हैं कि आपको संक्षेप में बोलना है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: महोदय, मैं आसन का हमेशा कायल हूं। इसलिए उसमें थोड़ा कृपा कर देने से एकाध लाइन बढ़ा देंगे, लेकिन मैं उसकी अवहेलना करने वाला नहीं हूं। एयर इंडिया डूब रहा है, वैसे ही रेल न डूबे, ऐसा हम लोग चाहते हैं। तब न हम रेल मांगेंगे, लैंड मांगेंगे, स्टेशन मांगेंगे और जब वह डूबने लगेगा, वेतन ही बंद हो गया, तो पैकेज पर पैकेज, पैकेज पर पैकेज, बैंक नहीं है यह, एयर इंडिया का बुरा हाल देख रहे हैं। इसलिए हम लोगों की पूरी शुभकामना और सहायता है कि जनता की आकांक्षा रेलहित, जनहित, देशहित में आप काम करें। अब उसमें जब माननीय आसनकार देख रहे हैं तो मैं संक्षेप में ही बोलता हूं।

हमारा सपना है, नंबर एक, दिल्ली से कोलकाता, दिल्ली से चेन्नई, दिल्ली से मुंबई सांझ को चलें, तो सुबह पहुंच जाएं। ये चार ट्रेनें कब चलेंगी, कैसे चलेंगी, यह हम सपना देखते हैं कि ऐसा भी समय कुछ दिनों में आने वाला है। हम लोग पाटिलपुत्र, मगध, तूफान आदि से चलते-चलते अभी राजधानी पर भी चल रहे हैं। हम वह दिन देखना चाहते हैं कि वह दिन कितनी जल्दी आएगा कि यहां से चेन्नई, मुंबई और

कोलकाता हम सांझ को, रात को चलें और सुबह में वहां पहुंच जाएं या वहां से सांझ को चलें और सुबह यहां पहुंच जाएं। ये ट्रेनें कैसे चलेंगी, यह इंतजाम होना चाहिए।

सभापति महोदय : आप गिनती आप भूल जाते हैं, जरा ध्यान रखिएगा।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: श्री निशिकांत दुबे याद रखे हुए हैं, वह हमारे मददगार हैं। अभी बेग साहब चले गए। जम्मू-कश्मीर को जुड़ना चाहिए रेल से, हम नक्शा देखते हैं कि जम्मू-कश्मीर हो, श्रीनगर हो, वह बड़े दुखी होकर बोल रहे थे। ...(व्यवधान) चौधरी लाल सिंह जी, यह आपका भी सवाल है। जम्मू-कश्मीर तो जुड़े ही, लेकिन उधर नार्थ-ईस्ट, सिक्किम का गंगटोक, अरूणाचल का ईटानगर, मेघालय, शिलांग, त्रिपुरा का अगरतला, नागालैंड का कोहिमा, मणिपुर का इम्फाल ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप एक ही प्वाइंट में इतना जोड़ते जा रहे हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: मिजोरम का आइजोल, उन सभी की राजधानी रेल से जुड़े, यह हम चाहते हैं, यह मेरा सवाल नंबर दो है।

सभापति महोदय : टोटल कितने नंबर हैं? पहले बता दीजिए। कितनी संख्या तक आप जाएंगे?

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, जब आप कहेंगे, मैं बैठ जाऊंगा।

सभापति महोदय : चार बोलिए। दो हो गए और दो और।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: मैं चाहता हूं कि यह होना चाहिए। महोदय, हमारे इलाके में हाजीपुर से सुगौली, छपरा से मुजफ्फरपुर और मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तीन नई रेल लाइनें निर्माणाधीन हैं। 10 जनवरी, 2004 को तत्कालीन प्रधानमात्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शिलान्यास किया। महोदय, आठ वर्ष हो गए हैं। लाइन 134 किलामीटर लंबी है। यह 324 करोड़ रूपये की योजना है। यह टुकदम-टुकदम चल रहा है। समझ में नहीं आता है कि यह कब होगा। हाजीपुर से सुगौली, छपरा से मुजफ्फरपुर और मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तीन रेल लाइनों में हाथ लगा हुआ है। उसका काम कब पूरा करेंगे यह हमें बताएं। उसमें शिलान्यास और दूसरे काम चल रहे हैं। अभी कानून, नेशनल रिहैबिलिटैशन सेटलमेंट पालिसी-2007, प्रो-फार्मर जिसमें कहा गया है कि यदि जिनकी जमीन अक्वायर की जाएगी तो मुआवजा के अतिरिक्त उनके परिवार के कम से कम एक सदस्य को नौकरी भी दी जाएगी। 2007 पॉलिसी इनएक्टमेंट भारतीय संविधान की धारा-73 के हिसाब से वह पारित है। मतलब इक्जेक्यूटिव आदेश उसका लागू है। इनएक्टमेंट पार्लियामेंट में एक बार हुआ, लोकसभा ने पास किया लेकिन नहीं हो सका। यहां अभी यह लंबित है। लेकिन वह पॉलिसी लागू है। उस हिसाब से रेलवे ने नोटिफिकैशन भी किया है कि रेल में जिनकी जमीन गई है वे सब नौ सर्टिफिकैट के साथ आवेदन दें। हम जानना चाहते हैं कि सरकार बताए कि रेल में कितने किसानों की

जमीन गई? कितने किसानों से आवेदन आया? कितने को आपने नौकरी दी है? एक पॉलिसी है। प्रो-फार्मर पॉलिसी बनी। हिन्दुस्ता में लैंड अक्वीजीशन में जो विघ्न, बाधा, हड़ताल, मार-काट, गोली, भट्टा परसौल ये सब जो उत्पात होते हैं उसका वही इलाज है। रेलवे में नौकरी अपराध है। इसलिए उसमें जिनकी जमीन गई है उनको कब नौकरी मिलेगी? उसके लिए कितने आवेदन आए हैं। यह सदन, देश, प्रदेश और जहां कहीं भी जमीन ली जा रही है वहां के लोगों को बताएं। तीनों के बारे में, मैं स्पेसिफिक जानता हूं कि जमीन ली गई और नोटिफिकैशन हुआ। दरख्वास्तें भी पड़ी लेकिन इतना न कानून कर दिया है कि स्टेशन, कलैक्टर और रेवेन्यू विभाग को कहा है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : नम्बर बोलिए

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: इसलिए उस काम को पूरा होना चाहिए। महोदय, अभी नम्बर तीन हुआ है। माननीय मंत्री साहब चले गए। मुणियप्पा साहब जी हैं। माननीय मंत्री जी को बताइए कि उनका काम ग्रह में शुरू हुआ है तो ग्रह कैसे शांत होगा? अभी हाल में शिरडी के साईं बाबा के पास गए थे। वहीं पर सिगनापुर है। शिवसेना के कोई सदस्य नहीं हैं। सिगनापुर में शनि देवता हैं। वहां ग्रह शांति होता है। वहां हम गए थे। वहां अभी भी गांव में ताला नहीं लगता है। वहां के सब लोगों का किवाड़ी एकदम खुला हुआ है। बक्सा में ताला लगता ही नहीं है। सब लोगों ने आग्रह किया सिगनापुर, स्थान से पुणे को जोड़ दिया जाए। आप सर्वे करवाना शुरु करें आप सब ऐक्सिडेंट बंद हो जाएगा। सिगनापुर स्थान है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब मैं आपको धन्यवाद दे रहा हूं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: महोदय, धन्यवाद हमको नहीं दिया जाए। धन्यवाद उधर दिया जाए कि वे लोग सर्वे शुरु करा दें।

सभापति महोदय : भाषण समाप्त करने के लिए धन्यवाद दे रहा हूं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: महोदय, आपको भी याद होगा कि पटना का रेल पुल कब बनेगा। पटना के रेल पुल का पाया बना और वह जुड़ा नहीं, वह कब बनेगा? मैंने सुना कि वह वर्ष 2012 बनेगा।

सरकार बताए कि पटना का दिगहा से पहले का जो रेल पुल है, अटल जी ने उसका शिलान्यास किया था, वह पुल कब बनेगा। वह क्यों नहीं बन रहा है? पुराना, बूढ़ा पुल ढर्रा गया है जिससे वहां जाम लगा रहता है। उत्तर के लोग जाते हैं, माननीय सदस्यों ने देखा होगा कि वहां जाम से तबाही है। ...(व्यवधान) महात्मा गांधी सेतू बूढ़ा हो गया, पटना सेतू कब बनेगा रेल का...(व्यवधान)

सभापति महोदय : प्लीज़, अब आप कनक्लूड कीजिए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: मैं अंतिम बात अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। मोतीपुर स्टेशन पर यात्रियों के लिए सुविधाएं नहीं हैं। हाजीपुर, मुजफ्फरपुर से मोतीहारी के बीच मोतीपुर स्टेशन है। वहां चीनी मिल है और वह बहुत महत्वपूर्ण जगह है। वहां पुराने जमाने का नीचा प्लेटफार्म है और ट्रेन ऊंची है। इससे लोगों को चढ़ने और उतरने में कठिनाई होती है। वहां बड़ी लैंड के हिसाब से प्लेटफार्म बने। वहां पीने के पानी की असुविधा है। पाखाना नहीं है। लोग रेल ओवर ब्रिज की मांग कर रहे हैं। प्रकाश की भी कमी है। लोग वहां गाड़ियों के ठहराव की मांग कर रहे हैं। इसी तरह नरियार स्टेशन को स्टेशन का दर्जा 20 वर्षों में नहीं मिला, अभी हॉल्ट ही चल रहा है। नरियार को नरियार स्टेशन का दर्जा दिया जाए। बेनीपट्टी पीड़ापुर हाजीपुर से मुजफ्फरपुर के बीच गोरौल है और भगवानपुर के बीच बेनीपट्टी पीड़ापुर स्टेशन के दर्जे के बारे में लोग मांग कर रहे हैं। कांटी में थर्मल पावर प्लांट है।...(व्यवधान) हम अपनी बात समाप्त कर रहे हैं। कांटी रेल ओवर ब्रिज की मांग की जा रही है। वहां से इंटर सिटी ट्रेन जाती है। उसका वहां ठहराव होना चाहिए। मोहम्मदपुर बलमी हॉल्ट की जबरदस्त मांग है। मोतीपुर से महाबल के बीच मोहम्मदपुर बलमी में कई सड़कें जुड़ती हैं। पिपराहा और नरियार के बीच साईंन में समपार गुमटी आर-पार की लोग मांग कर रहे हैं। मुजफ्फरपुर से दिल्ली वैशाली की मांग की गई है कि वैशाली में बोगी जोड़ दी जाए।...(व्यवधान) मुजफ्फरपुर से गोरखपुर-दिल्ली एक गाड़ी चलाई जाए।

विशाखापटनम और बंगलुरू सप्ताह में एक दिन गाड़ी जाती है, उसे दो दिन किया जाए। हम विशाखापटनम गए थे तो वहां के लोगों ने मांग की थी। हमारे यहां से लोग पढ़ने के लिए बंगलुरू जाते हैं।...(व्यवधान) इन सारे सवालों का जवाब मंत्री जी द्वारा लिखा-पढ़ी करके सदस्यों को भेजा जाए। ...(व्यवधान) इससे रेल धुक-धुक करके, छुक-छुक करके चलेगी और देशभर को जोड़ने का काम करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ आप सबको बहुत-बहुत धन्यवाद।

)

सभापति महोदय : रघुवंश बाबू, आसन तरस जाता है कि कभी आप स्वत: कह दें कि अब मेरी संख्या पूरी हो गई।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: महोदय, जनता की समस्या है। हम उत्साहित रहते हैं कि आसन हम पर थोड़ा ध्यान दे दे ताकि हम जनता की एक-दो मिनट बात ज्यादा कह दें। बोलना भर मेरा काम रहा, यह जनता का संग्राम रहा। हमारा सिर्फ बोलने का काम है।...(व्यवधान)

*__श्री विष्णु देव साय (रायगढ़):__ मैं अपने संसदीय क्षेत्र (छ.ग.) की कुछ समस्याओं से माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहूँगा। मैं सर्वप्रथम पूर्व रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने (छ.ग.) जाकर दिनांक 8.2.2012 को वहाँ के माननीय मुख्यमंत्री जी, मंत्रीगण एवं सांसदों के साथ बैठकर वहाँ की रेल समस्याओं पर चर्चा की। बैठक बड़ी सार्थक रही। बैठक में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने मंत्री जी के निर्देशानुसार रायगढ़ में टर्मिनल निर्माण को इस बजट में शामिल करने हेतु आश्वस्त किया था। आश्वासन से रायगढ़ क्षेत्र की पूरी जनता को बहुत खुशी हुई थी, किन्तु अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि इस बजट में टर्मिनल निमाण को शामिल नहीं किया गया है। मैं नवनियुक्त रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूँगा कि उक्त टर्मिनल निर्माण को इस बजट में शामिल करने का कष्ट करें ताकि रायगढ़ क्षेत्र के लोगों की बहुप्रतीक्षित मांग पूरी हो सके।

कोरबा-लोहरदगा रेलमार्ग का सर्वे कार्य पूर्ण हो चुका है। बजट भाषण के अनुसार प्राक्कलन योजना आयोग को भेजा गया है। मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि उक्त रेल मार्ग निर्माण की स्वीकृति यथाशीघ्र देने का कष्ट करें ताकि अनुसूचित जनजाति बाहुल्य क्षेत्र में लोगों को आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर बहुत सी ट्रेनें गुजरती हैं किन्तु उका ठहराव नहीं होने के कारण लोगों को असुविधा होती है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से उनके ठहराव की भी मांग करता हूँ।

1. हावड़ा-कुर्ला ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का ठहराव-रायगढ़ में
2. बलसाड सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव-रायगढ़ में
3. हैदराबाद-दरभंगा एक्सप्रेस का ठहराव-रायगढ़ में
4. हावड़ा से शिरडी सांईधाम एक्सप्रेस का ठहराव-रायगढ़ में
5. मेल का ठहराव-खरसिया स्टेशन में
6. साउथ बिहार एक्सप्रेस का ठहराव-किरोड़ीमल नगर में

इसके अतिरिक्त

1. रायगढ़-कोतरा रोड के मध्य रेलवे क्रासिंग में ओवरब्रिज (ROB) का निर्माण।
2. किरोड़ीमल नगर स्टेशन में RUB का निर्माण।
3. खरसिया में रेलवे स्टेशन के पास बायपास क्र.1 में RUB का निर्माण।
4. राबर्टसन स्टेशन में ROB का निर्माण
5. झाराडीह रेलवे स्टेशन से ROB का निर्माण हेतु भी माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ।

---

* Speech was laid on the Table

श्री राधे मोहन सिंह (ग़ाज़ीपुर): सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं सर्वप्रथम माननीय मंत्री श्री मुकुल राय को बधाई देता हूं कि रेल मंत्री के दायित्व में वे ऐसे कार्य करें जो आज तक रेल मंत्रालय के इतिहास में स्वर्णिम अक्षरों में लिखा गया। मैं यह भी कामना करता हूं। मैं इस अवसर पर श्री त्रिवेदी को जरूर याद करना चाहूंगा कि रेल मंत्री के रूप में उन्होंने इस सदन में सभी सम्मानित सदस्यों की भावनाओं, उनके कष्टों के निवारण का ध्यान रखा और काफी हद तक उनकी समस्याओं को दूर करने का प्रयास किया। इसलिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। आज इस सदन में उनके प्रति हम लोगों में काफी आस्था है, काफी सम्मान है। यह सम्मान इसलिए है कि लंबे समय से हमारे क्षेत्र गाजीपुर में एक मीटरगेज ट्रेन अहमदाबाद से वाराणसी चलती थी, उसे उन्होंने ब्राडगेज किया था। दूसरा, जो ट्रेन सूरत से बनारस तक चलती थी, उस ट्रेन का एक्सटैंशन करके छपरा तक किया। इसके लिए भी मैं उन्हें बधाई देता हूं। इसके साथ-साथ उन्होंने गाजीपुर और जखनिया को मॉडल स्टेशन के रूप में दिया, इसके लिए भी मैं त्रिवेदी जी को बधाई देना चाहता हूं।

सभापति महोदय, जब हम अपने क्षेत्र की बात करते हैं, तो यह भी सोचते हैं कि राष्ट्र हित में रेल की दशा क्या है? जिस प्रकार से हमारे शरीर में हृदय है, उसी तरह रेल देश का हृदय है। मैं दो लाइन कहना चाहता हूं कि 'गालिब इस भ्रम में जीते रहे, कि धूल चेहरे पर थी, लेकिन आइना साफ करते रहे।' हमें यह भी देखना है कि रेलवे की जरूरत क्या है और उसकी दवा क्या है?...(व्यवधान)

सभापति महोदय: राधे जी, शायद आपने पढ़ा होगा। हनुमान चालीसा में मुकुल का मतलब ही आइना है।

...(व्यवधान)

श्री राधे मोहन सिंह : सभापति महोदय, गाजीपुर जनपद एक पिछड़ा हुआ पूर्वांचल का जिला है। वहां महान व्यक्तित्व के नेता थे जैसे विश्वनाथ गहमरी जी थे, जिन्होंने इस पार्लियामैंट में गोबर से निकले हुए अन्न के दाने के बारे में बताया कि वहां गरीब उसे धोकर खाने के लिए मजबूर है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: राधे जी, आप सीधे-सीधे अपने क्षेत्र के बारे में बताइये।

श्री राधे मोहन सिंह : मैं अपने क्षेत्र के बारे में ही बता रहा हूं। गाजीपुर में आरओबी, यानी रेलवे ओवरब्रिज की समस्या एक लंबे समय से पड़ी हुई है। यह गाजीपुर शहर को दो हिस्से में बांटती है। वहां स्थिति यह है कि गर्मी के दिनों में जब फाटक बंद हो जाता है, तो स्कूल का टाइम हो या कचहरी का टाइम हो, दोनों तरफ इतना जाम लग जाता है कि जब तक वह जाम समाप्त नहीं होता, तब तक दूसरी बार भी गेट बंद हो जाता है। वहां लड़के तक बेहोश हो जाते हैं और कचहरी के काम नियमित नहीं हो पाते हैं। जनता के आक्रोश का आलम यह है कि जिन लोगों ने इस बारे में वायदा किया और जब वे वायदे पूरे नहीं हुए, तो

जनता ने उनको दोबारा पार्लियामैंट में नहीं भेजा। इसलिए मैंने त्रिवेदी जी से बात की थी और कहा था कि गाजीपुर के सांसद के रूप में जब मैं इस पार्लियामैंट में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं, तो गाजीपुर के लोगों की भावनाएं हमारे साथ हैं, उनके सपने हमारे साथ हैं, उनकी जरूरत हमारे साथ है। इस जरूरत को पूरा करने के लिए वे किसी भी हद तक जाने को तैयार हैं। वे आज आंदोलन पर उतरे हुए हैं। इसलिए मैं त्रिवेदी जी को पुनः धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने एक पत्र रेलवे बोर्ड के चेयरमैन द्वारा उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव अनूप मिश्रा जी को दिलवाया था, जिसमें सचिव द्वारा यह लिखकर गया हुआ है कि--

> "The present Train Vehicle Unit of this level crossing is 3,34,470 as per the census of July 2010. This, being a very busy level crossing, qualifies for construction of ROB on cost sharing basis. However, now, NHAI is not going to construct ROB in lieu of level crossing no. 24, as the same is getting bypassed. And even after construction of Bye-pass Road by NHAI, the road vehicle density would continue to be high at this level crossing."

यह गाजीपुर की जनता की भावनाओं से जुड़ा है। ममता जी ने अपने भाषण में कहा था कि रेल के हित के साथ-साथ मुझे उन जगहों को ज्यादा देखना है, जो उपेक्षित हैं। मेरी दूसरी मांग राजधानी ट्रेन के बारे में है। श्री चन्द्रशेखर जी बलिया में निवास करते थे, देश के प्रधानमंत्री थे, लेकिन उन्होंने क्षेत्र को न देखकर राष्ट्रहित में बड़े फैसले लिए। उनके क्षेत्र से होते हुए यह ट्रेनें जाती हैं, उनमें राजधानी एक्सप्रेस को गाजीपुर में स्टॉपेज दिया जाए। 15003 और 150[illegible] चौरी-चौरा एक्सप्रेस को जखनियां में रोका जाए, 14005 और 14006, लिच्छवी एक्सप्रेस को जखनियां या दुरलापुर में स्टापेज दिया जाए। लिच्छवी एक्सप्रेस गाजीपुर से आगे जाकर हर स्टेशन पर रुकती हुई जाती है, लेकिन गाजीपुर जिले में उसका कोई स्टापेज नहीं है। 12391 एवं 12392, श्रमजीवी एक्सप्रेस को जमानिया में रोका जाए, जमानिया बड़ी तहसील है। 13201 एंव 13202, पटना-मुंबई एक्सप्रेस को भदौरा में रोका जाए, 13239-13240, मथुरा-पटना एक्सप्रेस को जमानिया में, 12505-12506, नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रेस को दिलदारनगर में, 14055-14056, ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस को दिलदारनगर में, 12333-12334, विभूति एक्सप्रेस को भदौरा या दिलदारनगर में, 15103-15104 इंटरसिटी को सादात में, 14006-14005 लिच्छवी एक्सप्रेस को सारनाथ या सादात में रोका जाए।

सभापति महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहता हूं। मंत्री जी कर्नाटक से है, लेकिन इतने अच्छे मंत्री हैं कि देखकर खुशी होती है, इस तरह के अगर मिनिस्टर हों, मिनिस्टर ऑफ स्टेट पद पर रहकर हम लोगों की भावनाओं की इतनी कद्र करते हैं, आश्वासन देते हैं और उस आश्वासन के लिए मुस्तैद रहते हैं, इसके

लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं। माननीय राज्य मंत्री जी ने वादा किया है। मंत्री जी कुछ बोलना चाहते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय: राधेमोहन जी, आपको मालूम है कि Muniyappa *ji* will not speak right now.

श्री राधे मोहन सिंह : मुनियप्पा जी बोलेंगे।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : इशारा हो गया। इशारों को अगर समझो, राज को राज रहने दो।

*__श्रीमती ज्योति धुर्वे (बेतूल):__ माननीय रेल मंत्री जी ने इस वर्ष का जो रेल बजट पेश किया है इसमें कई खामियां एवं विसंगतियां हैं इसे दूर किया जाना चाहिए । इस बजट से यह स्पष्ट हो गया कि रेलवे के पास नई परियोजना तो दूर वरन् वर्तमान परियोजना को पूरा करने के लिए भी राशि उपलब्ध नहीं है । रेलवे की पूर्ण अर्थव्यवस्था स्वतः की कमाई के स्थान पर बाजार की उधारी तथा केन्द्र सरकार की सहायता पर टिकी है जो अच्छा संकेत नहीं है । रेलवे को लेकर जनता की अपेक्षाएं बढ़ रही है, पर जनता की अपेक्षाओं को पूरा करने में रेलवे को दिनोंदिन असंभव होता जा रहा है । इस चक्रव्यूह से बाहर निकलने के लिए रेलवे को किसी अर्जुन की आवश्यकता है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने ट्रेनों का किराया बढ़ाकर आम लोगों पर भारी बोझ डाला है साथ ही प्लेटफार्म टिकट जिसका मूल्य 5/- रूपये किया है, वह भी उचित नहीं है, क्योंकि मेरे संसदीय क्षेत्र में कुछ स्टेशनों के बीच का किराया भी इतना नहीं है । वह भी मात्र 2/- रूपये एवं 3/- रूपये है परंतु प्लेटफार्म टिकट का मूल्य 5/- रूपये किया गया है ।

किराया बढ़ाने तथा मालभाड़े में वृद्धि, रेलमंत्री जी ने अपने सर पर लेने के स्थान पर समितियां बनाने की घोषणा कर दोष उन पर मढ़ने की व्यवस्था कर दी है ।

माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि बजट के पूर्व बहुत से प्रस्ताव सांसदों द्वारा ट्रेनों के ठहराव के संबंध में दिए गए थे तथा इनके द्वारा इन्हीं प्रस्तावों के आधार पर स्टापेज भी दिए गए हैं परंतु मैं इससे सहमत नहीं हूं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत निम्न मांगें काफी समय से मांगी जा रही है जो अभी तक पूरी नहीं हो पाई :-

1. बैतूल रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों का बैतूल स्टेशन पर स्टापेज की मांग है :-

12390/12389 चेन्नई-गया एक्सप्रेस
12540/12539 यशवंतपुर-लखनऊ
12688/12687 चेन्नई-देहरादून/चंडीगढ़
14260/14259 रामेश्वर-वाराणसी

* Speech was laid on the Table

15016/15015 यशवंतपुर-गोरखपुर
16688/16687 चेन्नई-जम्मूतवी
17610/17609 पुर्णा-पटना

(ख) 51253/51254 आमला-छिंदवाड़ा-आमला को बैतूल स्टेशन से आरंभ किया जाए ।

(ग) 51240/51239 आमला-बैतूल शटल को इटारसी तक चलाया जाए ।

(घ) बैतूल स्टेशन पर कोच पोजिशन बताने हेतु सिस्टम

(ङ) बैतूल स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर विकलांग/बीमार एवं वृद्ध व्यक्तियों के आवागमन हेतु व्हील चेयर आवागमन हेतु ब्रिज निर्माण किया जाए ।

(च) भोपाल-नागपुर के बीच इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए ।

(छ) बैतूल स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2 पर बुक स्टाल प्रारंभ ।

(ज) बैतूल स्टेशन पर छोटे-बड़े वाहनों के लिए दो मुख्य प्रवेश द्वार हैं जिसमें एक ही मार्ग से भारी वाहनों का आवागमन होता है । मालगोदाम से भी आवागमन चलता है । अतः मध्यम श्रेणी के वाहनों के लिए दोनों प्रवेश द्वार के मध्य में पार्किंग स्थल को जोड़ते हुए प्रवेश द्वार बनाया जाए ।

2. मुलताई रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों की मुलताई स्टेशन पर स्टापेज की मांग है :-

12643/12644 त्रिवेन्द्रम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
12803/12804 विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
12807/12808 विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन समता एक्सप्रेस
12615/12616 चेन्नई-नई दिल्ली जी.टी. एक्सप्रेस
12967/12968 मद्रास-जयपुर एक्सप्रेस

(ख) कोच पोजिशन बताने हेतु सिस्टम उपलब्ध कराया जाए ।

(ग) मुलताई स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर पीने के पानी की सुविधा उपलब्ध कराई जाए ।

(घ) मुलताई स्टेशन के पास ओवर ब्रिज का निर्माण ।

(ङ) मुलताई स्टेशन पर शहरवासियों के आवागमन हेतु फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

(च) मुलताई स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 के बने हुए शेडो की लंबाई बढ़ाई जाए ।

3. आमला रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों का आमला स्टेशन पर स्टापेज की मांग है :-

12643/12644 त्रिवेन्द्रम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
12803/12804 विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस

(ख) आमला स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 के बने शेडो की लंबाई बढ़ाई जाए ।

4. घोड़ाडोंगरी रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों की घोड़ाडोंगरी स्टेशन पर स्टापेज की मांग है :-

12643/12644 त्रिवेन्द्रम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
12803/12804 विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
12389/12390 चेन्नई-गया एक्सप्रेस
12967/12968 मद्रास-जयपुर एक्सप्रेस
12159/12160 नागपुर-जबलपुर एक्सप्रेस

(ख) घोड़ाडोंगरी स्टेशन शहर के मध्य होने के कारण पैदल शहरवासियों को आवागमन हेतु पैदल उपरी पुल का निर्माण ।

(ग) घोड़ाडोंगरी स्टेशन पर कोच पोजिशन बताने हेतु सिस्टम उपलब्ध कराना ।

(घ) सारणी नगर के रेलयात्रियों की सुविधा हेतु सारणी में ही पी.आर.एस. काउंटर खोला जाए।

(ड) घोड़ाडोंगरी के प्लेटफार्म क्र. 1 एवं 2 पर बुक स्टाल प्रारंभ किया जाए ।

5. हरदा रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों की स्टापेज की मांग है :-

12627/12628 बंगलौर-नई दिल्ली कर्नाटका एक्सप्रेस
12149/12150 पटना-पूना एक्सप्रेस

(ख) इंदौर हरदा रेल मार्ग की मांग ।

(ग) रेलवे ओवरब्रिज की मांग ।

6. खिरकिया रेलवे स्टेशनः-

(क) निम्न गाड़ियों की स्टापेज की मांग है :-

19045/19046/19047/19048 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस
15217/15218/15219/15220 पवन एक्सप्रेस

अन्य मांगे :-

1. नागपुर-सांसी-आगरा सवारी में 2 अतिरिक्त कोच लगाए जाए ।
2. सभी सुपरफास्ट गाड़ियों में अतिरिक्त जनरल कोच लगाए जाएं ।
3. महानदी एक्सप्रेस जो बिलासपुर से नागपुर होते हुए भोपाल को जाती थी, को पुनः प्रारंभ किया जाए ।
4. रमली गेट, कोयलारी गेट, बासपुर गेट, भयावाड़ी एवं चिचण्डा पर ब्रिज बनाने बाबत् ।

MR. CHAIRMAN: Shri M.H. Gavit – he is a senior most Member of this House. आपने हम लोगों को ओथ दिलवाई है, आपको तो मैं कुछ कह नहीं सकता हूं।

श्री माणिकराव होडल्या गावित: सम्मानित सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं।

सबसे पहले रेल मंत्री जी का, माननीय प्रधानमंत्री डा0मनमोहन सिंह, यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं माननीय वित्तमंत्री प्रणब दा, जिनके नेतृत्व में वर्ष 2012-13 के लिए बेहतरीन बजट किया गया, को बधाई देता हूं।

इज्जत पास का मेरे आदिवासी बहुल क्षेत्र के लोगों को बहुत ही लाभ पहुंचा है और वे अब इज्जत से रेल का सफर कर रहे हैं। इज्जत योजना के तहत यात्रा दूरी को 100 किलोमीटर से बढ़ाकर 150 किलोमीटर करने पर मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद अदा करता हूं। मंत्री जी ने यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए कई घोषणाएं की हैं, जिनका हम स्वागत करते हैं। मुझे यह जानकर खुशी हुई कि हमारी लगातार मागों को देखते हुए नासिक-सूरत रेलवे लाइन का और मालेगांव-सतारा-सांकरी-चिंतपाड़ा रेलवे लाइन का वर्ष 2012-13 के दौरान सर्वे कराने निर्णय लिया गया है। इसके अलावा मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले, पुणे, नासिक रेलमार्ग परियोजनाओं को योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए भेजा गया है। मैं इस सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण विषयों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

जैसा कि आपको ज्ञात है कि पश्चिमी रेलवे के उघना-जलगांव खंड में 306 किलोमीटर लाइन के दोहरीकरण के काम को 2008-2009 के रेल बजट में स्वीकृति प्रदान की गई थी। इसके लिए 715 करोड़ रुपए के खर्च की मंजूरी दी गई थी। इस परियोजना के लिए वर्ष 2008-2009 के दौरान 70 करोड़ रुपए प्रदान किए गए। लेकिन रेलवे प्रशासन द्वारा इस परियोजना पर ध्यान नहीं दिए जाने के कारण यह पैसा खर्च नहीं हो पाया। वर्ष 2009-2010 के दौरान इस परियोजना के लिए केवल 14 करोड़ रुपए और 2010-2011 के दौरान 30 करोड़ रुपए दिए गए। मेरी लगातार मांग को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2011-2012 में इस परियोजना को 200 करोड़ रुपए दिए गए, लेकिन दुर्भाग्यवश यह राशि भी पूर्णतः खर्च नहीं हो पाई।

इस वर्ष के बजट में इस परियोजना के लिए 130 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। इस परियोजना का अनुमानित खर्च 715 करोड़ रुपए से बढ़कर 1015 करोड़ रुपए हो गया है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को ज्यादा से ज्यादा रासि उपलब्ध कराकर इसे जल्दी से जल्दी पूरा कराने की कोशिश की जाए। इस रेल मार्ग के दोहरीकरण से महाराष्ट्र तथा गुजरात के छः संसदीय क्षेत्र के

निवासियों को लाभ पहुंचेगा, जिनमें आदिवासियों की संख्या बाहुल्य में है और साथ ही साउथ जाने वाले यात्रियों को अधिक सुविधा होगी। यह दोहरीकरण का काम 2012 में पूरा होना था।

इसके अलावा मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले, शिरपुर यह 350 किलोमीटर लंबी नई रेल लाइन की परियोजना का प्रस्ताव महाराष्ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को भेजा था। इस प्रस्ताव के मूल्यांकन के लिए रेल मंत्री जी ने इसे योजना आयोग को भेजा है। इस परियोजना पर 823 करोड़ रुपए खर्च होने का अनुमान है। जिसमें से 412 करोड़ रुपए महाराष्ट्र एवम् मध्य प्रदेश की सरकारों ने व्यय करने का फैसला किया है। इस परियोजना का फायदा इन दोनों ही राज्यों को मिलेगा। इस परियोजना के लिए जमीन अधिग्रहण के लिए महाराष्ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को प्रस्ताव भेजा है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस जमीन अधिग्रहण के प्रस्ताव को जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान की जाए, ताकि इस महत्वपूर्ण परियोजना पर काम शुरू किया जा सके।

इसके अलावा नासिक-पुणे नए रेल मार्ग का सर्वे पूर्ण हो चुका है और इसे योजना आयोग के पास मूल्यांकन के लिए भेजा जा चुका है। नासिक और पुणे दोनों ही औद्योगिक शहर हैं। यह नया मार्ग न केवल यात्रियों को सुविधा देगा, बल्कि पुणे और नासिक के बीच व्यापार भी बढ़ाएगा। इससे यात्रियों और व्यापारियों को सुविधाएं प्रदान होंगी। मेरा अनुरोध है कि इस परियोजना को जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान करें।

मैं एक और अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मुम्बई से कसारा तक लोकल ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध है। कसारा से करीब 12 किलोमीटर की दूरी पर इगतपुरी रेलवे स्टेशन है। यह 12 किलोमीटर का क्षेत्र आदिवासी बाहुल्य है और आज तक लोकल ट्रेन की सुविधा से वंचित है। उनकी लंबे समय से यह जायज मांग रही है कि इन लोकल ट्रेंस को इगतपुरी स्टेशन तक बढ़ाया जाए, ताकि कसारा और इगतपुरी के बीच रहने वाले लोगों को भी इसका फायदा मिल सके। मैंने मध्य रेलवे के उस समय के महाप्रबंधक से जब इस विषय पर पत्राचार किया तो मुझे बड़ा ही निराशाजनक जवाब मिला। उन्होंने मुझे सूचित किया कि कसारा इगतपुरी घाट खंड है तथा लोकल डिब्बे कसारा-इगतपुरी जैसी खड़ी ढाल वाले खंड पर कार्य करने के लिए तकनीकी रूप से उपयुक्त नहीं हैं।

मेरा रेल मंत्री जी से कहना है कि भारतीय रेल जब कोंकण जैसी कठिनाइयों वाले क्षेत्र में कोंकण रेल चलाने जैसी चुनौतियों का सामना कर सकती है और जम्मू-कश्मीर जैसी जगहों पर सुदृढ़ रेल सेवा प्रदान कर सकती है तो क्या इस तकनीकी युग में मुम्बई से कसारा तक चलने वाली लोकल ट्रेंस को सिर्फ 12 किलोमीटर तक बढ़ाकर इगतपुरी तक नहीं ले जा सकते।

मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि नई तकनीकों का उपयोग करके लोकल ट्रेनों को इगतपुरी तक बढ़ाया जाए ताकि 100 प्रतिशत पिछड़े जनजातियों के इस इलाके को भी फायदा मिल सके।

इन मुद्दों के अलावा, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कुछ और मुद्दों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मेरे क्षेत्र के उघना, नंदुरबार और अमलनेर रेलवे स्टेशन का जिक्र इस वर्ष भी आदर्श स्टेशनों की सूची में नहीं है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इन स्टेशनों को भी आदर्श स्टेशनों की सूची में सम्मिलित किया जाए।

माननीय मंत्री महोदय, अहमदाबाद-चेन्नई एक्सप्रेस (12655य56), सूरत -अमरावती फास्ट पैंसेजर (59025य26) और हापा-हावड़ा एक्सप्रेस (12905य06) यह गाड़ियां नवापुर होकर गुजरती हैं। नवापुर यह मेरा गांव है। लेकिन नवापुर स्टेशन पर यह गाड़ियों के नहीं रुकने से यहां के यात्रियों को बहुत असुविधाएं होती हैं। आपसे अनुरोध है कि इन गाड़ियों को नवापुर स्टेशन पर रोका जाए।

माननीय मंत्री महोदय, नंदुरबार से मुम्बई जाने के लिए नंदुरबार के लोगों के लिए कोई गाड़ी नहीं है तथा उन्हें सूरत, जोकि गुजरात में है, जाकर गाड़ी पकड़नी होती है। यहां के यात्रियों की लम्बे समय से मांग है कि नंदुरबार से मुम्बई के लिए वाया उघना एक नई ट्रेन शुरू की जाए।

इसके अलावा उघना से मुम्बई जाने वाली रेल लाइन पर उघना से मुम्बई तक सवारी गाडियों और सुपरफास्ट गाड़ियां चलाने की मांग करता हूं। इसके अलावा धुलिया से वाया चालिसगांव मुम्बई तक नई सवारी गाड़ियां चलायी जाए। धुलिया जिले का मुख्यालय है। धुलिया शहर महानगर में आता है और ग्रामीण गांवों को भी लाभ मिलेगा।

इसके अलावा मेरा अंत में माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि उघना-जलगांव खण्ड पर बिना चौकीदार वाले समपारों पर आ.यू.बी या आर.ओबी का निर्माण किया जाए ताकि वहां होने वाली दुर्घटनाओं पर काबू पाया जा सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करते हुए अपने विचार समाप्त करता हूं।

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, I have with me a list of 98 speakers who want to participate on this Railway Budget. I want to just inform that those hon. Members who want to lay their written speeches can do so by giving their speeches on the Table of the House. They will form part of the record.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: There is a list of 98 speakers to participate in this debate. The House consists of 543 Members.

श्री सी.आर.पाटिल (नवसारी): सभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। हमें इस बार बहुत उम्मीद थी क्योंकि रेल मंत्री मूल रूप से गुजरात के थे। अभी तक कोई बिहार से आया, कोई यूपी से आया लेकिन गुजरात से कोई रेल मंत्री नहीं होने की वजह से बहुत अन्याय हुआ। मुझे लगता है कि गुजरात को मजाक के रूप में लिया जाता है, उसके साथ मजाक किया जाता है। कई बार हमने देखा कि रेल मंत्री कोई सीएम बना जाता है, जैसे माननीय नीतीश कुमार जी बन गये, माननीय ममता जी बन गयीं। लेकिन लालू जी डि-रेल हो गये, दिनेश जी डि-रेल हो गये। अभी तो आने वाले समय में रेल मंत्रालय जाने के लिए भी कोई तैयार नहीं होगा। पिछली बार गुजरात से दो रेल मंत्री थे, लेकिन उन्होंने गुजरात के लिए कुछ किया नहीं।

उन्होंने कहा कि आपको पता है कि ममता जी किसी की सुनती नहीं हैं। हमने मान लिया कि वे सही कह रहे हैं और ममता जी ने उनकी बात नहीं मानी होगी। इस बार तो दोनों गुजरात के हैं और इस बार गुजरात को पक्का न्याय मिल जाएगा। लेकिन इस बार भी हम जनता को क्या उत्तर देंगे, क्योंकि इस बार भी उनकी बात नहीं मानी गई है। श्री गावित जी और मैं, हम साथ रहते हैं। हमारे यहां की लड़की की उनके यहां शादी हुई है। उनके मन में कितनी पीड़ा है, मुझे मालूम है, लेकिन मर्यादा के कारण वे सदन में बोल नहीं सकते हैं। वे बहुत त्रस्त हैं। दस हजार इज्जत पास मैंने वहां इश्यु कराए थे। पूरे देश में सबसे ज्यादा इज्जत पास हमारे एरिया में इश्यु हुए हैं। लाखों लोग ट्रेन में अप-डाउन करते हैं। उनमें से 1500 रुपए से जो कम कमाते हैं, उनके लिए हमने सर्टीफिकेट इश्यु किए हैं। इससे लोग बहुत खुश हैं। हमने सोचा था कि इस बार कुछ जरूर होगा, लेकिन सिर्फ किलोमीटर बढ़ा दिए। इसके लिए और कोई योजना भी बनानी चाहिए थी, लेकिन ऐसा नहीं किया गया है।

अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। उदना-जलगांव, उदना मेरे संसदीय क्षेत्र में है।

सभापति महोदय: पाटिल जी, गुजरात के राज्य मंत्री यहां बैठे नहीं हैं।

श्री सी.आर.पाटिल (नवसारी): जी हाँ, वे यहां बैठे नहीं हैं। उन्हें लगता है कि वे गुजरात में जा कर क्या कहेंगे।

सभापति महोदय : उन्हें कहना चाहिए कि मुनियप्पा जी से सीखें कि राज्य मंत्री बनने के बाद काम कैसे निकाला जाता है।

श्री सी.आर.पाटिल: उनके पास साउथ गुजरात है और वे दो बार गुजरात में आए भी हैं और वे बात सुनते हैं। काम हो या न हो, लेकिन वे बात सुनते हैं। हमने एक आंदोलन किया था और एक लाख चालीस हजार लोग ट्रैक पर बैठ गए थे। रेलवे ने उस दिन पहली बार 16 डिमांड्स लिख कर मंजूर की थीं। शायद ऐसा इतिहास में पहली बार हुआ था। उसमें से कई काम हुए और कई नहीं हुए, लेकिन उम्मीद है कि सभी काम हो जाएंगे। मुनियप्पा जी पूरी कोशिश करते हैं, इसलिए हम उनके प्रति आभार व्यक्त करते हैं और साधुवाद देते हैं।

अब मैं अपनी डिमांड्स पर आता हूं। हमारे यहां यूपी और बिहार के बहुत लोग हैं और मंत्री भी बने हैं। सूरत में लाखों यूपी और बिहार के तथा झारखंड के लोग भी हैं। उनके लिए आज तक एक ही ट्रेन चलती है। वह ट्रेन छपरा तक बढ़ा दी, इस से लोगों में बहुत संतोष हुआ। मुझे लगता है कि इसमें संतोष की क्या बात है, क्योंकि किसी को सुविधा नहीं मिली है। हमारे वहां के जो कांग्रेस के मित्र हैं, उन्होंने बजट वाले दिन पटाखे जलाए थे, क्योंकि भरत सिंह जी ने बोला था कि इस बार हम ट्रेन देंगे। लोगों ने पटाखे जलाए कि गुजरात को नई ट्रेन मिल गई। बाद में लोगों ने उन्हें घेर लिया कि ट्रेन का क्या हुआ? ट्रेनों की जो लिस्ट थी, अहमदाबाद से अजमेर की जो ट्रेन है, पोरबंदर से सिकन्दराबाद, मालदा से सूरत, बांद्रा से भुज, कोयम्बटूर से बीकानेर और बांद्रा से दिल्ली। सात ट्रेनें सूरत से जा रही हैं, लेकिन जब हमें पता चला, जैसे बैंक में लिखते हैं - हिडन चार्जेज, वैसे इसमें लिखा था - साप्ताहिक ट्रेनें। ये ट्रेनें हफ्ते में एक बार चलेंगी और कब शुरू होंगी, इसका भी कुछ पता नहीं है। जब लोगों ने पूछा कि सप्ताह में एक बार चलने वाली ट्रेन में सूरत के लोगों का कोटा कितना है, तो पता चला कि दो या चार सीट का कोटा होगा। पूरे विश्व में चौथे नम्बर पर सूरत की प्रोग्रेस चल रही है और उसके लिए साप्ताहिक ट्रेन दी जा रही है। यह लोगों के साथ मजाक किया गया है। अन्याय शब्द इसके लिए बहुत छोटा लगता है। इसके लिए मुनियप्पा जी को कहूंगा कि सूरत से यूपी, बिहार के लिए हमें एक और ट्रेन दे दीजिए। इससे कम से कम सूरत से यूपी तक आने जाने के लिए सुविधा हो जाएगी। यहां लोकल ट्रेन में 12-15 कोच देते हैं। जब कोई स्पेशल ट्रेन मांगता है तो हर ट्रेन में से दो डिब्बे काट लेते हैं। मैंने पिछले हफ्ते रेलवे विभाग को चेतावनी दी थी कि अगर अब हमारे कोच काटे जाएंगे, बढ़ाए नहीं जाएंगे तो हम आंदोलन करेंगे। हमने पहले भी आंदोलन किया

था और चार घंटे ट्रेन रोक दी थी और हम इस बार पूरा दिन एक भी ट्रेन वहां से जाने नहीं देंगे। हम मुनियप्पा साहब के सामने गए थे, उन्हें पता है क्योंकि उस समय वे वहां थे। उन्हें वहां के असंतोष के बारे में पता है। वहां के लोकल लोग, काम करने वाले लोग डिब्बे के ऊपर बैठकर आते हैं, दरवाजे तक तो भरे होते हैं लेकिन खिड़की पर भी लटक कर जाते हैं जिसके कारण कई हादसे हो जाते हैं। कई युवा मर जाते हैं। इसके साथ मैं कहना चाहता हूं कि बापूधाम गांधीनगर ट्रेन को डेली कर दीजिए। आप ट्रेन में कोच बढ़ाइए और मुनियप्पा साहब, प्रॉमिस कीजिए कि इतने दिन में कोच बढ़ाएंगे और इसमें कोई कोच नहीं काटेंगे। आप अगर कम से कम दो-तीन कोच बढ़ाएंगे तो हमें थोड़ा संतोष होगा।

महोदय, माननीय ममता जी ने वर्ल्ड क्लास स्टेशन की बहुत बड़ी घोषणा की थी। पिछले प्रोजेक्ट के समय मैंने उनसे पूछा तो उन्होंने कहा - सॉरी, इसमें कुछ हुआ नहीं है। उसके बाद आज तक किसी ने इसे छेड़ा ही नहीं है। आदर्श और मॉडल स्टेशन सब घोषणाएं रह गई हैं। हमने उदना सैटेलाइट स्टेशन के लिए डिमांड की है। अभी दादा ने कहा इसे आदर्श स्टेशन बनाएं, हमारा कहना है कि इसे आदर्श नहीं बल्कि सैटेलाइट स्टेशन बनाने की जरूरत है। बजट में कहा गया कि जलगांव उदना डबल लाइन का काम इस साल पूरा कर दिया जाएगा। पहले इस पर 70 करोड़ रुपए का बजट था, कोई पैसा खर्च नहीं हुआ। दूसरे साल 14 करोड़ रुपए की बात हुई और तीसरे साल में 30 करोड़ रुपए की बात हुई इस तरह से 715 से 1015 करोड़ रुपए का बजट हो गया जबकि काम कुछ भी नहीं हुआ। यह कहा गया इस साल पूरा कर देंगे लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। नौसारी, बिलिमोरा, भगलसार स्टेशनों पर स्टापेज मांगे हैं। मैंने अलग से आपको पत्र लिखा है। समय की मर्यादा है इसलिए स्टेशन और ट्रेन की यहां बात नहीं करूंगा। नौसारी नया डिस्ट्रिक्ट बना है, इसकी प्रोग्रेस हुई है इसलिए कुछ ट्रेन का स्टापेज दे दीजिए। दिल्ली से गोवा राजधानी ट्रेन सूरत से जाती है, अगर दो मिनट का स्टापेज दे देंगे तो हमें यही ट्रेन मिल जाएगी। मुनियप्पा जी ने मेरी बात लिख ली है, इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूं। मुझे उम्मीद है कि हमारी डिमांड मान ली जाएगी।

*DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR) : I like to draw the kind attention of the Minister of Railways to remind him regarding Khurdha-Bolangir since after elected to august House of Parliament, the modern temple of Indian Democracy. You can verify the proceedings of mine ever delivered in this House. The only railway line which is linking to Western-East Odisha to promote the national harmony and integration to the nation, India. Kindly verify and examine the allocation ever made or ever granted to my State, Odisha. The Centre has also collected per year near about 8,000 crores of revenues as per, out of that the Central Government is allocating 8,00 crores only for the development of various undergoing railway projects. Every year, the money which is sanctioned in the Budget for Khurdha-Bolangir, which is not properly utilized, the upspent money is diverted to other States regularly for which this Khurdha-Bolangir railway project work is not progressed and the work is not managed haphazardly which is creating bad precedent in the railway history. In the last railway meeting officially organied in Khurdha, under my Constituency, where the officers are boldly declared to ply the suffer. The local people started agitating and railway officers assured to start the work which is not started yet.

I like to draw the kind attention of hon. new Minister of Railway that your predecessor already declared Bhubhaneswar and Puri as International Railway Station but the utter surprise that Puri is an International Centre of pilgrimage and world-wide visitors regularly visting Lord Jagannath, the Lord of Universe. But during the care festival, more than 20 lakhs people are congregated in the holy City, Puri. I don't understand, despite of my demand every year, no work is started. And the same thing happen to my Constituency Headquarters, Bhubhaneswar. The Railway platforms are insufficient. Most of the time, the trains are delayed because of lacking the construction of more platforms which is highly needed now. The number of running trains is increased every year but

* Speech was laid on the Table

there are no platforms to accommodate. The trains are through in and the fellow passengers are suffering a lot because of the late coming of the trains. The doubling of railway line being demanded by me since long. When this is going to be completed?

I have been reminding to the hon. Minister for this stoppage of Speed trains from East Coast train to other high speed trains at Bhusandapur, named after the biggest village of the State where the great goddess temple. Tara and the devotees throughout the new train from Khurdha road to Begunia Bolgarh and next year, it may extended from Nayagarh to Dasapalla. But, their commitment is a total failure and the local people from Bolangir to Khurdha road started agitaing against the Government. This is the only railway linking through the downtrodden Adiwasi, Scheduled Castes and Scheduled Tribes and hilly areas, poverty stricken people of the country. In the name of Adiwais Girijan, below poverty line people, Government is catching the votes, but nothing is done since independence.

I pray honestly to the concerned department Minister to pay special attention and start the work on war-footing immediately.

According to my Demand, the Central Government is also sanctioned fly-overs from Bir Surendra Sai Nagar Railway Corssing to Sahid Nagar, Satya Nagar upto Pokhari Put. Necessary funds is already allotted, but the work is so slow, this may create hazards and the traffic congestion is so high and regularly, accidents are damaging the peaceful life of public. This should not have delayed and my request to start the work under Jatani Assembly Constituency under my Parliamentary Constituency the Sitaram Chhakh Overbriege every year, the blockage of water creating havoc and dislocation. After my repeated demand, the survey work is over. I don't understand why it is so delayed, and the Government is allowing people to State visiting the august Ugra Tara Devi Mata Tantrink Temple and near to that through my sincere reports and efforts the Central Government recently sanctioned 200 crores to promote eco-tourism near to Tara Pith adjacent to great Chilka Lake, the biggest lake of Asia. And the Tourism

Centre is going to be opened soon at Sunderpur and Mangla Jodi and the tourists may directly visit to from Bhusandapur Station to Chilka via Tara Devi Saktipeeth. And this is biggest trading centre of fish. Therefore, I honestly, request the Minister to innovate the Bhusandpur Railway platform and the stoppage of speedy trains should be declared soon, according to public demands

Under my constituency, under Khurda road division, the Nirakar Pur platform should be widened and one flyover should be constructed immediately to protect the civic life. Every year, accidents occurred there so flyover work of Nirakarpur should be started immediately.

The next request of mine for my village, Balugaon and Banpur road flyover also to be started. Despite of my request to the Ministers and railway officials, nothing is yet done and the people are suffering for the high traffic congestion.

What happened to my request to promote the railway High School to College? The High School under Khurda road is well-managed. But the railway college should have been started for the higher studies of the railway employees. My appeal to open one Railway hospital near to Khurda road or Bhubanheswar, the capital of Odisha from the railway accidents passenger to the local patients are highly neglected. The local Mancheswar where the locomotives and the loco sheds are to be constructed to facilitate the public, more funds to be allocate to start the work immediately for the greater interests of the public.

<u>Major proposals</u>

1. Setting up of Railway Safety Authority Regulatory Body
2. Rail Road Grade Separation Corporation to be set up to eliminate level crossings.
3. Plan allocation to priority works so as to reap benefits after completion in the time-bound manner.
4. Three Safety Villagers to be set up for skill development for disaster management.

5. A national high speed railway authority to be set up.

After the establishment of East Coast Zone, some more works to be needed to complete the zonal work. I am soliciting more grants to be allocated to complete the east coast project works.

*SHRI SUKHDEV SINGH (FATEHGARH SAHIB): This Rail Budget is very much balanced budget. The Railway Minister took a revolutionary step to tone up the whole Rail administration but I want to give some suggestions and to draw your kind attention:-

1. The hike of fare in sleeper class is not logical because most of the poor people travel in sleeper class. If Hon'ble Minister desires to increase the fare, the increase should be restricted to maximum of Rs.5/- on sleeper class.

2. Second Hon'ble Speaker Madam I want to draw the kind attention of the Railway Minister. I already made many requests regarding the upgradation of the railway station, SARHIND KHANNA and Rajpur. These all are located in my constituency. The condition of all these stations are very worst. The condition of rest room, condition of the toilets, urinals are very bad and unhygnic.

3. Thirdly I want to draw the kind attention of the Hon'ble Railway Minister regarding stoppage of train at Sarchind and Khanna. Sir, it is a genuine demand of the public of my constituency. If the people comes on track and agitate for that, then the administration accept the maximum demands and I wrote to Hon'ble Minister for stoppage of the trains at Khanna and Sarchind in the welfare and interest of the general public.

Lastly I am thank you for giving me opportunity to express my views on Railway Budget. I also thank and hope that the Railways Minister would accept the genuine demands of the people of my constituency.

* Speech was laid on the Table.

***श्री हरी मांझी (गया):** रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए पेश किए गए रेलवे बजट पर चालू चर्चा में मैं अपना वक्तव्य रख रहा हूँ। रेलवे के कार्यकरण के बारे में मेरे निम्नलिखित विचार तथा सुझाव पर उचित तरीके से गौर कर उपयुक्त कारवाई कराए।

अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन एवं तीर्थस्थल गया में रेल सेवाओं में सुधार

पूर्व मध्य रेलवे के ग्रेन्ड कार्ड सेक्सन अर्थात धनबाद से मुगलसराय तक 500 किलोमीटर के धनबाद, गिरीडीह, कोडरमा, नवादा, गया, औरंगाबाद, जासाराम, भभुआ जैसे बिहार एवं झारखंड के कई करोड़ आबादी के अत्यंत महत्वपूर्ण क्षेत्र के मध्य में बसे "गयाँ जो एक अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त पर्यटन एवं तीर्थ क्षेत्र है। "गयाँ एक ख्यातिप्राप्त धार्मिक क्षेत्र भी है, यहां पर बुद्ध अनुयायी साल भर आते हैं। इस तरह पिंडदान हेतु आने वाले भारत के हर कोने से यात्री आते हैं। जैन तीर्थ यात्रियों की स्पेशल गाड़ियाँ भी यहां आकर राजगृह, पावापुरी, नालंदा जाते हैं।

भारतीय रेलवे के सबसे लाभप्रद एवं अत्यंत व्यवसायिक सेक्सन में पैसेन्जर्स गाड़ियाँ के मामले घोर उपेक्षित है, यहां गाड़ियां अत्यंत सीमित हैं, अधिकतम गाड़ियों में डिब्बे की कमी के कारण "गयाँ जैसे स्टेशन पर यात्री को आरक्षण सुविधा अत्यंत कम है। आपके नेतृत्व में इन पर पुनर्विचार होगा तथा इन पुरानी लंबित मांगों को पूरा करेंगें।

1. वाशिंग पिट का निर्माण

वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने के प्रथम कार्य के अंतर्गत "गयाँ में पर्याप्त मात्रा में वाशिंग पिट निर्माण कराया जाए। फिलहाल गया में एकमात्र वासिंग पीट 1999 में बनना शुरू हुआ तथा 2003 से इसमें महाबोधि एक्सप्रेस चालू की गई। इसके बाद 2007-08 में दूसरे पिट का निर्माण पूर्ण होना था जो अभी तक लंबित है।

2. अहमदाबाद, मुम्बई, सूरत, पुणे, सिकन्दराबाद, बंगलोर, एर्णाकुलम हेतु नई गाड़ीः-

उपरोक्त स्टेशन के लिए गया में यथाशीघ्र नई रेल सेवा शुरू करावें। सर्वप्रथम मुम्बई के लिए प्रतिदिन एक नई गाड़ी शुरू किया जाना अत्यंत आवश्यक है। मुम्बई जाने हेतु अलग से भी कोई व्यवस्था होनी चाहिए तथा आगामी बजट में इसकी घोषणा होनी चाहिए।

---

* Speech was laid on the Table

3. विभिन्न गाड़ियों में गया का कोटा तथा चल रही गाड़ियों में कोच बढ़ानाः-

गया स्टेशन का कोटा काफी कम है, लंबे समय से बढ़ाया नहीं गया है, अधिकतर गाड़ियों में दूसरे स्टेशन, जोड़ा गया क्लब किया गया है, जबकि मुगलसराय स्टेशन को अलग से कोटा दिया गया है। यह गया के साथ भेदभाव है। अतः सभी गाड़ियों में कोटा दुगुना करें। हावड़ा जाने हेतु 12308, 12312, 19305, 12176 इत्यादि ट्रेनों में एसी क्लास एवं स्लीपर में कोटा दें। हालांकि सभी गाड़ियों में कोटा बढ़ाया जाना चाहिए, परन्तु निम्नलिखित गाड़ियों में कोटा अवश्य बढ़ाएं।

क. 12321, 12307, 12308, 12942, 19305, 19306, 12801, 12802, 12987, 12938

ख. सभी राजधानी गाड़ियों में कोटा दुगुना करें।

ग. गया-पटना-गया-विद्युत लाइन में अधिक कोच की गाड़ी चलाएं तथा इस सेक्शन हेतु रेक को स्टैंड बाई के रूप में रखें।

घ. 044/045, 13305/13306 गाड़ियाँ अधिक कोच से चलाएं।

4. गया-किउल लाईन का दोहरीकरण/विद्युतीकरण किया जाए।

5. 15109/15110 बुद्धपूर्णिमा एक्सप्रेस का समय का परिवर्तन आवश्यक है तथा नए रूट "गयाँ राजगृह पर चलाया जाए। इस गाड़ी का समय 10 घंटे/12 घंटे बढ़ा दिया जाना चाहिए ताकि दिन की गाड़ी हो सके, तथा इसे गया-राजगृह नए रूट पर करें।

6. दिल्ली हेतु अतिरिक्त ट्रेन सेवा

गया नई दिल्ली के बीच एक टैंन सेवा और दिया जाना चाहिए। यह गाड़ी रात्रि 11 बजे दोनों दिशाओं से प्रारम्भ किया जाना चाहिए।

7. 2389/2390- गया चेन्नई एगमोर एक्सप्रेस

वर्तमान समय अत्यंत असुविधाजनक है, क्योंकि दो दिन एवं एक रात्रि इस यात्रा लगता है। अतः आवश्यकता है कि

क. 2389/2390 का समय परिवर्तन कर इसे संध्या 17.10 बजे (दीक्षाभूमि के समय पर) शुरू किया जाए। इसी तरह लौटने के लिए शाम 19.30 बजे चेन्नई से शुरू करें।

ख. इस गाड़ी की बारम्बरता बढ़ाकर प्रतिदिन करें या कम से कम सप्ताह में 4 दिन करें।

ग. अगर संभव हो तो इसका रूट विस्तार एर्णाकुलम या बंगलोर तक करें।

8. निम्नलिखित गाड़ियों की बारम्बारता बढ़ाएं-

1. गया-कामाख्या- 15619/15620
2. पारसनाथ एक्सप्रेस- 12941/12942

9. गया में विभिन्न गाड़ियों में इमरजेंसी कोटा वातानुकूलित एसी 3 टायर में होना चाहिए जिसमें प्रमुखतः सभी राजधानी एक्सप्रेस से नई दिल्ली हेतु तथा 2321 से मुम्बई हेतु उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

1. बाहर की सड़क को ठीक करें। पर्याप्त रोशनी करें। लीज वाले व्यावसायिक गोदाम/डिपो को खाली कराएं तथा खाली पड़े भवनों को हटाकर खाली जगह बनाएं, जिसमें पार्किंग तथा यात्री निवास बनाएं।
2. पार्किंग शुल्क सिर्फ पार्किंग स्थल पर लगाएं, इसके लिए अलग से जगह चिन्हित करे। मालगोदाम के बाहर या अन्य स्थल पर गाड़ी का पार्किंग स्थल बनाएं।
3. प्रीमियम पार्किंग के नाम पर लूट को समाप्त करें। सिर्फ यात्री को छोड़ने वाले से कोई चार्ज नहीं लगे। पार्किंग फीस 10/- से अधिक न हो, रिक्शा वालों से 2/-वसूलना मानवता के विरुद्ध है।
4. टिकट खिड़कियाँ सभी नहीं खुलती हैं, जिससे यात्री बिना टिकट यात्रा करने को विवश होते हैं- सुबह-शाम भीड़ के समय कम से कम 7-8 काउन्टर चलने चाहिए।
5. रिजर्वेशन काउन्टर सभी नहीं खुलते, स्टॉफ की कमी से बन्द रहते हैं। रिजवेशन काउन्टर बढ़ाएं।
6. इलेक्ट्रानिक कोच इन्डीकेटर सभी प्लेटफार्म में लगाएं।

आशा है कि सरकार इस ओर ध्यान देगी।

*__श्री हर्ष वर्धन (महाराजगंज, उ.प्र.):__ वर्तमान रेल बजट एक मायने में ऐसी विशिष्टता रखता है जो स्वतंत्र भारत में अकेला उदाहरण है । एक रेल मंत्री ने बजट पेश किया और दूसरे की अगुवाई में बजट पास होगा । अपने उत्तर में माननीय रेल मंत्री बढ़े यात्री किराये में कटौती की घोषणा करेंगे-ऐसी चर्चा है । यदि ऐसा होता है तो यात्री किराये में वृद्धि के आधार पर आय में होने वाली वृद्धि का संरक्षा, संचालन एवं अन्य आधारभूत सेवाओं पर पड़ने वाले प्रभाव का क्या होगा- यह विचारणीय है ।

रेल बजट में नई रेल लाइन निर्माण के विषय में जो निर्णय लिये जाने हैं उनका आधार क्या होता है । यह जानना एक टेढी खीर है । विगत दो दशक में जो नई रेल लाइन परियोजनायें रेल बजट में सम्मिलित की गयी उनमें ऐसी परियोजनायें भी हैं जिनका रेट ऑफ रिटर्न ऋणात्मक रूप से माइनस या सात या उससे भी अधिक था परंतु उनकी विशिष्टता रेल मंत्री के क्षेत्र की थी अथवा रेल मंत्री के नकटवर्ती के क्षेत्र की होने के कारण उन्हें वरीयता मिली। इन परियोजनाओं को यद्यपि योजना आयोग से स्वीकृति के पश्चात् अमल में लाया जाता है , परंतु योजना आयोग के मानदण्ड भी विस्मयकारी रहते हैं । रेट ऑफ रिर्टन धनात्मक होने के साथ ही स्वयं ठोस एवं क्षेत्र की विकास को दृष्टि में लेकर संसतुति हुयी योजनायें रेल मंत्रालय एवं योजना आयोग में विशिष्ट क्षेत्र की नहीं होने के कारण दम तोड़ देती है जिसका खामियाजा संबंधित क्षेत्र को उठाना पड़ता है ।

मेरी मांग है कि नई रेल लाइन निर्माण की परियोजनाओं में रेलवे बोर्ड एवं योजना आयोग की स्वैच्छाचारिता का प्रभाव समाप्त किया जाये ।

इस स्वैच्छाचारिता के चलते ही पिछले दो दशकों में पूर्वी उत्तर प्रदेश में रेल लाइन का नयी परियोजनाओं को रेल बजट में स्थान नहीं मिला है ।

रेल मंत्री से मेरी गुजारिश है कि स्लीपर एवं वातानुकूलित यात्रा हेतु प्रतीक्षारत टिकट सूची की संख्या को कम किया जाये । आज हालत यह है कि कुल आरक्षित स्थानों के बराबर की प्रतीक्षारत सूची भी होती है । यह स्थिति अत्यंत गंभीर है । क्या रेल प्रशासन यह समझता है कि सभी आरक्षित यात्री अपनी यात्रा स्थगित कर देंगे और प्रतीक्षारत यात्री स्थान पा जायेंगे । इस स्थिति का परिणाम यह होता है कि प्रतीक्षारत यात्री ट्रेन में चढ़ता है और उसके चलते आरक्षित यात्री परेशान होते हैं । चल टिकट निरीक्षकों का व्यवहार में एसी स्थिति नहीं होती कि वह अनारक्षित यात्री को ट्रेन से उतार सके । अतः आरक्षित स्थानों की कुल उपलब्धता की 25 % संख्या में ही अनारक्षित टिकट जारी किये जायें । साथ

* Speech was laid on the Table

ही तत्काल सेवा में भी प्रतीक्षारत सूची की व्यवस्था को समाप्त किया जाए । वर्तमान आरक्षण व्यवस्था का सरलीकरण रेल यात्रियों की सुविधा को उपलब्ध कराने हेतु अनिवार्य है ।

पूर्वोत्तर रेलवे का नौतनवां रेल स्टेशन पड़ोसी राष्ट्र नेपाल के मूल्य प्रवेश द्वारों में से एक स्थान पर स्थित है । दो वर्ष से गोरखपुर नौतनवां रेल खण्ड का आमान परिवर्तन हो चुका है । नौतनवां से बहुत बड़ी संख्या में आने वाले यात्रियों जिनमें पर्यटक भी हैं का दिल्ली, मुम्बई, कल्कत्ता आदि स्थानों पर पहूंचाने हेतु इस स्थान से ट्रेन का चलाया जाना आवश्यक है । गोरखपुर में टर्मिनेट होने वाली ट्रेन को नौतनवां तक बढ़ाकर इस आवश्यकता को पूरा किया जा सकता है ।

रेल भूमि जो नगरीय सीमा के बाहर है का उपयोग रेल एवं राष्ट्रहित में आवश्यक है । इसके लिए विस्तृत योजना बनायी जानी चाहिए ।

अंत में मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं ।

*SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD) : I would like to participate in the Railway Budget placed before this House by our Railway Minister Shri Dinesh Trivedi. But it is unfortunate to state the he is not the Railway minister now to give the reply on the basis of this discussion. It is the first time in the history of Parliament that a Minister is compelled to resign because of some proposals made in the Budget. Although he has presented the Budget as a Railway Minister by the consent of Prime Minister, Finance Minister and the Chairperson Smt. Sonia Gandhi, there may be different views regarding the content of the Railway Budget and that is natural which can be changed through the intervention or through the debate in the Parliament. Parliament is the sole authority to do that. So I think this is an external interference on the authority of the right of Parliament. TMC has all right to criticize the Railway Budget and also propose changes but the steps taken is beyond all control. The other surprising issue is that Prime Minister and Government is surrendering before such unhealthy practices in the House. I do not want to explain more abut it. Anyway this issue has diminished the status of the Parliamentary democracy in India.

I strongly oppose the budget proposals to increase the charges in Railway. Though it seems slight increase as stated by the Minister in the House, it becomes high as far as long distance passengers travel are concerned. Railway has already increased 20% hike in parcel charges. I demand to role back this hike of new charges because it would really put burden on the common people.

Railway is the symbol of national integration in the country irrespective of different religion, caste and creed people are travelling in Railway. It shows the public character of the Railway also. But unfortunately Government has taken the decision to privatize the Railway step by step. In this Budget also many of the suggestions have come for the PPP model participation for the development of the infrastructure and even land and Railway itself has given to the private purpose for

* Speech was laid on the Table

their own use. Out sourcing is the other method that the Railway has adopted to reduce the man power. Years back the total strength of the Railway was 17 or 18 lakhs. Now it is reduced to 13 lakhs. At the same time day today functions of the Railway are mounted. This drastic reduction in the man power resulted the safety issue of the Railway. We witnessed number of accidents now-a-days.

There should be substantial change and improvement in the passenger amenities. Many of the long distance trains are suffering due to the lack of adequate coaches. Sanitation is also another issue which has to be addressed seriously. Safety issue has become most important one. There are criticisms that Railway did not put adequate Railway protection force and we have witnessed that passengers especially women passengers are not safe. There are crimes like murder of women, rape cases etc. are on the increase in Railway. What measures the Railway is going to take on all these issues?

I like to raise some issues pertaining to my State Kerala. It may be the first budget where only one passenger train is provided to the State Government of Kerala and MPs have given number of representations explaining details but such issues are not considered. So the Minister should take some serious steps to introduce more trains to the State and increase the frequency of Rajdhani and Samparak Kranti from Delhi to Kerala by increasing two more trains. One new train should be started from Trivandrum to Mangalore to solve the heavy traffic problem. Since large number of Keralities are working in Bangalore and Chennai, a train from Trivandrum to Mumbai and a train from Mangalore to Bangalore and also a new train from Cochin to Chennai should be included. There is no passenger train at all introduced in this budget. So I request to introduce a passenger train from Calicut to Mangalore and also extend Kannur-Calicut-Mangalore train to Mangalore. There was a proposal of a tourist train connecting four southern states i.e. Trivandrum, Kerala, Karnataka and Goa. A train from Kanyakumari attaching Kerala, Karnataka and Goa should be beneficial to the tourists as well as other sections of the people.

Large number of ROBs are included in the Budget. There should be a time bound programme to finish these ROBs and also steps should be taken to remove these unmanned railway level crossing which cause accidents in many places. Some new lines are introduced in the budget. But many of these lines were in the budget for the last many years.

I appreciate the decision taken by the Railway to include Kanhangad-Panathur Railway line in the appraisal of Planning Commission. I also request to take a survey of Panathur-Kaniyur railway line which is the continuing part of Kanhangag-Panathur Railway line. It is an inter-state Railway line and also reduce the distance to Bangalore by connecting Hassan Railway line. I also appreciate that six stations have taken as modal stations in my own constituency.

We have demanding to have a stoppage of Rajdhani Express at Kasaragod since Kasaragod is the end station of the State. I also request to give stoppage at Cheruvathur for Pashuram Express and stoppage at Nileshwar for Chennai Mail. Since Bekal is an important tourist destination in our country, large number of tourists are visiting this place every day but train connectivity is very poor. So I request to give stoppage at Kotikulam and Bekal for Mavelli Express and Parshuram Express to assist the local passengers. I request to have a stoppage at Chandar for Coimbator Passenger train. I request to consider the legitimate demands of Kerala where high rail density exists.

श्री जगदीश शर्मा (जहानाबाद): महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे समय दिया। रेल बजट आया और हमारे बीच माननीय मुकुल राय नए रेल मंत्री आए। मैं अपनी ओर से संसदीय क्षेत्र जहानाबाद की महान जनता की ओर से स्वागत करता हूं। इस आशा और विश्वास के साथ अभिनंदन करते हैं कि ममता बनर्जी जिस समय रेल मंत्री थी, उन्होंने बजट भाषण में कहा था, कि रेल योजनाएं पूरे देश में उन क्षेत्रों को प्राथमिकता देंगे जो सामाजिक और आर्थिक रूप से पिछड़े हैं। महोदय आप भी चीजों को काफी गहराई से देखते हैं। यह घोषणाएं हुई और अब मुकुल राय जी को उन्होंने रेल मंत्री बनाया है। सभापति महोदय, चाहे झारखंड का इलाका हो या बिहार का इलाका जहानाबाद हो जहां से मैं आता हूं, यह चरम उग्रवाद के भयानक प्रकोप से जूझ रहा है। आप स्वयं विशेषज्ञ हैं, वामपंथ उग्रवाद से निपटने का एक ही तरीका है कि जब तक विकास की गति को काफी तेजी से आगे नहीं बढ़ाया जाएगा तब तक उग्रवाद की समस्या, जिससे पूरा देश और कई राज्य जूझ रहे हैं, उससे मुकाबला नहीं कर सकते हैं। विकास की गति को, विकास के द्वार को खोलने का अगर सबसे बड़ा जरिया और माध्यम है तो वह रेल सुविधाओं का विकास। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि उन इलाकों में रेल लाइनों का विस्तार नहीं हुआ। हम धन्यवाद देना चाहते हैं, वर्ष 2010-11 के रेल बजट में तत्कालीन माननीय मंत्री, सुश्री ममता बनर्जी ने तीन रेल लाइनों के सर्वेक्षण की घोषणा की इनमें प्रथम बिहटा से अरबल होकर औरंगाबाद, दूसरी जहानाबाद से बंधुगंज, काको, एकंगरसराय बिहार शरीफ और तीसरी रेल लाइन इस्लामपुर से हुलासगंज, खिज्जरसराय, मानपुर, बोध गया तक। इसके अलावा एक नई रेल लाइन के सर्वेक्षण का इस बजट में प्रावधान किया गया है जो जहांनाबाद से अरबल वाया किंजल है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि तीन सालों से सर्वे का काम चल रहा है। बिहटा-अरबल-औरंगाबाद रेल लाइन का कुछ काम आगे बढ़ा है। लेकिन जहानाबाद-एकंगरसराय, बिहार शरीफ और इस्लामपुर, हुलासगंज, मानपुर, बोध गया इन दोनों रेल लाइनों के सर्वेक्षण का काम काफी धीमा है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि देश को यदि आप आगे ले जाना चाहते हैं तो जहानाबाद संसदीय क्षेत्र जो पिछड़ा इलाका है, यह गया, नालंदा, अरबल, जहानाबाद, को जोड़ता है, नवादा को जोड़ता है, झारखंड को जोड़ता है, उन इलाकों में नई रेल लाइनों की स्वीकृति को आप प्राथमिकता दें, हम इसके लिए आपसे गुजारिश करते हैं और जिनके सर्वेक्षण का आपने आदेश दिया है, आप वहां रेल लाइनों के निर्माण का काम शुरू करें। जहानाबाद से एकंगरसराय, बिहार शरीफ, इस्लामपुर से मानपुर, बोध गया और बिहटा अरबल होते हुए औरंगाबाद लाइन पर काम तेजी से शुरू करें। मुझे विश्वास है कि मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

इसके अलावा हम मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि बिहार के जो भी रेल मंत्री हुए, उन्होंने किसी के साथ भेदभाव नहीं किया। हम उदाहरण देना चाहते हैं। अभी गुजरात की चर्चा हुई। माननीय नीतिश कुमार जी, जो आज हमारे प्रदेश के मुख्य मंत्री हैं, जब वह देश के रेल मंत्री बने, आप उस समय का बजट देखिये, हमने बजट का अध्ययन किया, उन्होंने किसी के साथ भेदभाव नहीं किया। सारे देश में उन्होंने रेल लाइनों का विस्तार किया। हम इसी उम्मीद के साथ उन्हें बधाई देते हैं कि उन्होंने पूरे देश के सर्वांगीण विकास के लिए काम किया। आज मुनियप्पा साहब से हमें आशा और अपेक्षा है कि आप भी इस पर ध्यान देंगे और जिन रेल लाइनों की मैंने चर्चा की है, उन पर आप निर्माण का काम शुरू करायेंगे।

महोदय, हम जिस इलाके पटना और जहानाबाद से आते हैं, वे जिला के मुख्यालय हैं। आप जानते हैं कि वहां से सबसे निकटवर्ती शहर कोलकाता है। रोजगार की तलाश में अब लोग दिल्ली और मुम्बई जा रहे हैं, लेकिन लाखों वोटर आज पश्चिम बंगाल में हैं जो गया, नालंदा, पटना, जहानाबाद, अरबल आदि जिलों से आते हैं। हम आग्रह करना चाहते हैं कि पटना से हावड़ा तक ट्रेन चलती है, अगर आप उसे जहानाबाद से खोलें तो लाखों यात्रियों का जो एक दिन का समय खराब हो जाता है, उनका वह समय बर्बाद नहीं होगा। हम निवेदन करना चाहते हैं कि एक रेलगाड़ी जहानाबाद से हावड़ा के लिए और एक रेलगाड़ी जहानाबाद से दिल्ली के लिए चलाइये।

महोदय, हमारा एक सुझाव यह भी है कि एक ट्रेन गंगा-दामोदर एक्सप्रैस चलती है, वह धनबाद में जाकर रुक जाती है। आप यदि उसे हावड़ा तक बढ़ा देते हैं तो उससे काफी लोगों का कल्याण होगा। यदि हावड़ा में आपके पास जगह नहीं है तो चितपुर एक स्टेशन है, जहां मैंने पता किया है कि वहां स्पेस है। वहां कंजेशन नहीं होगा। गंगा दामोदर एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 13330, को आप धनबाद से बढ़ा कर हावड़ा तक कर दीजिए, दिक्कत हो तो चितपुर में कर दीजिए।

महोदय, बार-बार आरओबी का मामला उठता रहा है। बिहार सरकार ने प्रस्ताव दिया। इस्लामपुर-गया स्टेट हाइवे है। मानपुर-बंधुआ के बीच में एक आरओबी नहीं होने के कारण पूरा रोड़ ब्लॉक है। बिहार सरकार के पथ निर्माण विभाग ने वर्ष 2010 में एक आरओबी का प्रस्ताव दिया और कहा कि अपने हिस्से का खर्चा हम आपको देंगे। तीन साल से यह प्रस्ताव आपके रेलवे बोर्ड में लटका हुआ है। गया-बंधुआ स्टेशन के बीच में ROB यह हमारी मांग है। महोदय, मैं कहना चाहता हूँ अगर यह आरओबी स्वीकृत नहीं हुआ तो हम स्वयं रेलमंत्री के दरवाजे पर आमरण अनशन पर बैठेंगे और जब तक यह काम नहीं होगा हम नहीं हटेंगे। महोदय, हम रोज जलील होते हैं। वर्षों से यह मामला लंबित है। बिहार सरकार ने प्रस्ताव दिया है। रेलवे बोर्ड मामले को मंत्री तक नहीं ले जाता है। रेलवे में दो शासन हैं। जब तक रेलवे बोर्ड

नहीं चाहेगा तब तक रेल मंत्री बिल्कुल निलकंपु हो जाएंगे। इनका काम आगे नहीं बढ़ पाता है। यह रेल मंत्रालय की जवाबदेही है।

यही स्थिति पटना रेलखण्ड के जहानाबाद में राजाबाजार में अंण्डर पास की है। वहां भी आरओबी का निवेदन है। हम लोग जनता के सेवक हैं। पटना-गया रेल खण्ड पर एक स्टेशन है मखदमपुर। उसे आदर्श स्टेशन का दर्जा दीजिए और जहानाबाद अण्डरपास पर आरओबी बनाइए।

*__श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):__ रेल बजट की ओर जनता में काफी उत्सुकता होती है। प्रतिवर्ष की तरह इस वर्ष भी रेल मंत्रालय द्वारा लोक लुभावन बजट पेश किया गया। लगातार नौ वर्ष तक रेल किराया में वृद्धि नहीं होने से रेल सुविधाओं के विस्तार में भी कमी आई है। यह कमी उन क्षेत्रों में काफी दिखाई देती है जो आजादी के 64 वर्षों के बाद भी रेल सुविधाओं का लाभ इसलिए नहीं ले पा रहे हें क्योंकि अभी तक वहां रेल लाईन ही नहीं पहुंच पाई है। उनमें मध्य प्रदेश के अनेक हिस्सों सहित जम्मू-कश्मीर एवं नार्थ ईस्ट के कई क्षेत्र हैं जहां बगैर राजनैतिक पूर्वाग्रह के प्राथमिकता से नई रेलवे लाईनों का सर्वे कराकर रेल पटरियां बिछाई जानी चाहिए थी, किन्तु हमारे देश में पटरियां बिछाने के कार्य में काफी धीमी गति है तथा सर्वे के काम में भी बहुत अधिक समय लिया जाता है। पूर्व की लंबित योजनाओं को पूर्ण कराने के लिए समयबद्ध प्रोग्राम बनाना चाहिए। हर बार यह परिपाटी बनती जा रही है कि नई ट्रेनों की घोषणा, फेरे बढ़ाना तथा दूरी बढ़ाने का काम हर आने वाले मंत्री द्वारा किया जाता है लेकिन पूर्व की घोषणाओं को पूरा कराना भी आने वाले मंत्री की प्राथमिकता होनी चाहिए।

देश के सौ स्टेशनों को हवाई अड्डों की तरह विकसित करने की बात कही गई है, किन्तु पूर्व घोषणा विश्व स्तरीय रेल स्टेशन बनाए जाने की बात पर बहुत अधिक कार्य नहीं हुआ है। मुख्य स्टेशनों पर एयरकंडीशन एग्जेक्यूटिव लाऊंज बनेंगे, जहां पैसा देकर अनेक सुविधाओं को प्राप्त कर सकेंगे, किन्तु आम आदमी के लिए तो यह सब सपने जैसा होगा।

रेल यात्री किराये में वृद्धि से आम आदमी पर अतिरिक्त भार पड़ेगा जो पहले ही महंगाई के बोझ से दबा जा रहा है। अतः बढ़ा किराया वापस लिया जाना चाहिए जबकि सुविधाओं और सुरक्षा को बढ़ाने की प्राथमिकता पर जोर देना चाहिए। आए दिन होने वाली रेल दुर्घटनाएं तथा उनमें होती लोगों की मृत्यु से इस बात की आशंका होने लगी है कि व्यक्ति रेल से सफर कर अगर सुरक्षित लौट आता है तो पूरा घर सुकून की सांस लेता है। वर्षों पुरानी पटरियां तथा उन पर पड़ता अतिरिक्त गाड़ियों का बोझ इन दुर्घटनाओं का कारण बनता जा रहा है। अतः पुरानी पटरियों को बदलने के साथ ही तीसरी लाईन बिछाने का कार्य भी सभी जगह बढ़ाया जाना चाहिए।

रेलवे स्टेशनों की सफाई एवं सौन्दर्यकरण केवल आईएसओ अवार्ड पाने नहीं बल्कि यात्रियों की सुविधाओं को दृष्टिगत रखकर किया जाना चाहिए। केवल जीएम व मंत्री के दौरों के समय ही नहीं, सभी समय होना चाहिए। भोपाल का हबीबगंज स्टेशन सफाई की दृष्टि से उदाहरण है, किन्तु भोपाल मुख्य स्टेशन सफाई से वंचित रहता है। स्टेशनों पर खान-पान की सेवाओं के प्रति भी जितना ध्यान दिया जाना

* Speech was laid on the Table

चाहिए उतना नहीं दिया जा रहा है। जबकि लंबी दूरी की यात्रा पर जाने वाला रेल यात्री स्टेशनों पर मिलने वाली खाद्य सामग्री पर ही निर्भर करता है। अतः भोजन की गुणवत्ता पर ध्यान देना अति आवश्यक है।

देश के सभी प्रमुख स्टेशनों पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए सीढ़ियों के साथ ही रैम्प भी होना चाहिए ताकि मरीजों एवं वृद्धों को व्हील चेयर एवं ट्राली से आसानी से ले जा सके। यह विडम्बना ही है कि अभी तक देश की राजधानी दिल्ली के स्टेशनों में यह सुविधाएं प्रारम्भ नहीं हो सकी हैं, तब देश के दूसरे स्टेशनों की क्या स्थिति होगी। इसके साथ ही राज्यों की राजधानी के स्टेशनों पर सभी राज्यों में 2 फुट ओवर ब्रिज बनाए जाने चाहिए क्योंकि प्रदेश की राजधानी पर अधिकतर राजनैतिक दलों के धरने, आंदोलन, प्रदर्शन, सम्मेलन होते रहते हैं जिससे गाड़ियों के आने पर एकदम भीड़ बढ़ने से सामान्य जनता को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

ट्रेनों के महिलाओं एवं विकलांगों के लिए आरक्षित डिब्बों में अन्य लोग यात्रा कर उनकी असुविधाएं न बढ़ा पाएं तथा उनकी यात्रा सुरक्षित करने के भी विशेष प्रयास किए जाने चाहिए। ट्रेनों में यात्रियों द्वारा शिकायत करने पर टीसी द्वारा शिकायत पुस्तिका उपलब्ध नहीं करायी जाती है, जो कि मांगने पर देने की व्यवस्था होनी चाहिए। बुजुर्गों को टिकट लेने के लिए बड़े स्टेशनों पर अलग से खिड़की होनी चाहिए तथा पूछताछ काऊंटर पर धैर्य रखने वाले कर्मचारियों को कार्य दिया जाए, जिससे वे झुंझलाकर उत्तर न दें।

ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाईन का कार्य अभी टीकमगढ़ के आगे मवई तक ही पूरा हुआ है। इस पर इस वर्ष झांसी से ललितपुर टीकमगढ़ नई पैसेंजर ट्रेन की घोषणा से जनता में काफी हर्ष व्याप्त है। हम धन्यवाद देते हैं किन्तु इसके कार्य को शीघ्र आगे बढ़ाकर छतरपुर एवं खुजराहों तक इस ट्रेन को चलाना चाहिए तथा इसी सत्र के दौरान अगर यह ट्रेन चलाई जाए तो बुन्देलखंड के लोगों का क्षेत्र में ट्रेन देखने का स्वप्न पूरा हो सकेगा।

खुजराहों से छतरपुर, टीकमगढ़, ललितपुर, बीना से भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस भी इसी मार्ग पर चलाए जाने से लोगों को सुबह भोपाल जाकर शाम को लौटने की अच्छी सुविधा मिल सकेगी। निबाडी स्टेशन पर तुलसी एक्सप्रेस एवं उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग जनता द्वारा काफी समय से की जा रही है। शीघ्र स्टॉपेज होना चाहिए। पिछले सत्र में घोषणा की गई उदयपुर खुजराहों ट्रेन प्रारम्भ हो गई है। किन्तु इसका मेरे संसदीय क्षेत्र से छतरपुर जिले के हरपालपुर एवं टीकमगढ़ जिले के निवाड़ी स्टेशन पर स्टॉपेज नहीं किया गया है। इन दोनों ही स्टेशनों से सैंकड़ों गांवों के लोगों का आना जा होता है। अतः इन स्टेशनों, हरपालपुर एवं निवाड़ी पर उदयपुर खुजराहो एक्सप्रेस का ठहराव शीघ्र किया जाना चाहिए। इलाहाबाद मुम्बई तुलसी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। हरपालपुर, निवाड़ी एवं ओरछा स्टेशनों के पास बने रेलवे फाटक राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 76 होने के कारण गेट बंद होने से

फाटक के दोनों तरफ वाहनों की लंबी कतारें लगी रहती हैं जिससे जनता को काफी परेशानी होती है। अतः इन तीनों स्टेशनों के पास रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

हरपालपुर, निवाड़ी एवं ओरछा स्टेशनों पर रेल यातायात सुचारू रखने के लिए प्लेटफॉर्म नं. 2 बनाया जाना चाहिए तथा इन प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए फुट ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। हरपालपुर में बीच की लाइन में ट्रेन खड़ी कर दी जाती है जिससे यात्री एक ट्रेन से उतरकर दूसरी गाड़ी के नीचे से जाकर प्लेटफार्म पर जाते हैं, जिससे दुर्घटनाओं की संभावना बनी रहती है। हरपालपुर स्टेशन पर स्टेशन के बाहर एवं प्लेटफॉर्म पर रोशनी की कमी रहती है तथा गाड़ी आने के कुछ समय पूर्व लाइट ऑन की जाती है। अंधेरा होने से असमाजिक तत्व गड़बड़ी करते रहते हैं। कमियां दूर की जानी चाहिए। महाराजा छत्रसाल की स्मृतियों को संयोजित करने वाले धुवेला म्यूजियम को रेलवे लाईन से जोड़ने, हरपालपुर नौगांव धुवेला छतरपुर नई रेल लाईन का सर्वे कराकर रेल सुविधा प्रारम्भ होने से खुजराहों आने वाले देशी विदेशी पर्यटकों को इस ऐतिहासिक धरोहर से भी जोड़ा जा सकेगा। झांसी ओरछा पृथ्वीपुर टीकमगढ़ बड़ागांव धसान शाहगढ़ दमोह पाटन जबलपुर को नई रेल लाईन सर्वे कराकर जोड़ा जाना चाहिए। ओरछा, धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है जहां लाखों की संख्या में देशी-विदेशी पर्यटक आते हैं। अनेक फिल्मों की शूटिंग भी वहां होती रहती है। अतः सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टॉपेज ओरछा स्टेशन पर होना चाहिए तथा प्लेटफार्म की लम्बाई भी बढ़ाई जानी चाहिए।

*SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED) : At the outset, I would like to say that the Hon. Railway Minister found Safety in Railways as his first task and this has made him to constitute an independent Railway Safety Authority in the best interest of passenger safety. Also, to set up Railway Research and Development Council is a move on the right direction.

While Safety and Modernization as two goals set up in the 12th Five Year Plan, the quantum jump of investment from 1.92 lakh crore to 7.35 lakh crore is a big target and it is a welcome move that the Hon. Minister has already made a sketch of his vision on Railway Development.

When we think of big projects in future, I invite the attention of the hon. Railway Minister towards the 487 Projects of new lines, Gouge conversion, doubling and Railway Electrification which have already been approved and are going on. Money has to be allocated for the completion of these projects.

The Railway has already chosen five focus areas as per the recommendations of Kakodkar and Pitroda Committee and this has given a clear direction to move on.

I congratulate the Hon. Railway Minister for the 'Green Initiatives' to set up 72 MW capacity Wind Mills at various areas.

The move to set up 200 Railway Stations as "Green Energy Stations" by installing equipments for tapping Solar Energy, is a welcome move.

The lighting System at 1000 manned level crossing gates with Solar Lighting is expected to enforce safety.

Introduction of mobile emission test car to measure pollution level of Diesel Locomotives is also a step to control pollution.

Introduction of "Green Train" with bio-toilets to run through the Pristine Forests of North Bengal is a new innovation.

---

* Speech was laid on the Table

Coming to the new projects, allocation of trains etc., I would like to point out to the Hon. Minister that, a number of proposals pending for the last so many years, are still not considered. From Kerala, proposals which are pending for long time are not considered.

The Sabari Rail Project has to be completed soon and speedy steps have to be taken in this regard.

At Kerala, considering the geographical situation, practically, the one route starting from Trivandrum in the South to destinations through Chennai and Mangalore are having one route and this route is not doubled at many areas. Lot's of time and energy are wasted, besides difficulty to passengers. New Signalling System have to be installed at major stations at this route.

The Trivandrum, Ernakulam and Calicut Stations which are proposed to be modified to be 'World Class Stations' are yet to be modified.

The biggest railway station in Kerala, namely the Eranakulam Railway Junction Stations, lack the basic amenities like suitable Passenger Lobby Ticket Counter, Waiting Room and Signalling System.

The Old Railway Station at Ernakulam has to be re-constructed and make it a Heritage Structure and passenger train can be started from here. This stations is a historic monument as Mahatma Gandhi got down at this platform and spent time here.

The Cochin Harbour Terminus Station has to be used as a point from which trains can be started for the convenience of thousands of passengers from West Cochin area.

One more daily train has to be operated to Bangalore from Kerala considering the large number of passengers.

Kollam-Shengottai Conversion to Broad-Gauge has to be completed soon.

The passenger train now plying from Trivandrum to Madurai has to be extended to Nagapattinam in view of the large number of devotees from Trivandrum to Vellankanni.

With this, I support the Railway Budget for 2012-13.

श्री कामेश्वर बैठा (पलामू): सभापति जी, आज मैं लंबा-चौड़ा भाषण नहीं दूंगा। पलामू, झारखण्ड और बिहार में **"उबरल भात के"** एक कहावत कहना चाहूंगा कि उबरल भात के पाहुन। पूर्व रेल मंत्री जी ने झारखण्ड के साथ **"उबरल भात के पाहुन"** को चरितार्थ किया। जब हम लोगों के घर में मेहमान आते हैं, तब जो भात बना हुआ होता है, उसके लिए कहा जाता है कि पाहुन आ गए रे, इतने में ही खा लो। उन्होंने झारखण्ड को क्या दिया है? झारखण्ड के तमाम माननीय सांसद बैठे हैं और सदन के आसन पर हमारे क्षेत्र के निकट वाले क्षेत्र के सांसद बैठे हैं। मैं उनसे भी जानना चाहता हूँ कि पलामू, झारखण्ड के साथ कैसा सौतेला व्यवहार किया गया है। मैं वर्तमान रेल मंत्री जी की ओर बड़ी आशा भरी निगाहों से देख रहा हूँ कि झारखण्ड की समस्या और वहां की जनता की पीड़ा को वे निश्चित तौर से देखेंगे। रेल बजट के बाद जब हम लोग झारखण्ड की जनता के बीच गए, सभापति जी भी अपने क्षेत्र में गए थे, हमें यह कहने में लाज आ रही थी कि हम लोग क्या ले कर आए हैं। जनता ने मुझे घेर कर पूछा था क्या ले कर आए हैं। मैंने कहा कि एक ट्रेन मिल गई। कौन सी ट्रेन मिली तो राजधानी मिली, कितने दिन तो एक दिन।

माननीय मंत्री जी क्षेत्र में जाकर कहने में बहुत लाज लगती है। हम अपनी कुछ समस्याओं को गिनाना चाहते हैं। हमारे यहां के लिए माननीय पूर्व मंत्री जी द्वारा कई चीजों की घोषणा की गयी थी, उन घोषणाओं को मैं फिर से दोबारा आज के वर्तमान रेल मंत्री जी के सामने, सदन के सामने रखना चाहता हूं। मैं बताना चाहता हूं कि पूर्व मंत्री द्वारा और आज के हालात के अनुसार हमारे पलामू संसदीय क्षेत्र नहीं बल्कि झारखंड के लिए क्या मिलना चाहिए। मैं इसे पढ़कर सुनाना चाहता हूं।

महोदय, मेरा आपसे आग्रह है कि यह दो पन्ने का है, हमें इसे पढ़ने की इजाजत दी जाये।

सभापति महोदय: आप जल्दी-जल्दी पढ़िये।

श्री कामेश्वर बैठा: गढ़वा, नगर उटारी, जपला रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज का निर्माण। गढ़वा, नगर उटारी रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म का निर्माण। मेराल, रमना रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म का निर्माण। गढ़वा रोड पर विश्राम गृह सह कमरा की व्यवस्था, डाल्टेनगंज रेलवे स्टेशन जहां पर 50 कमरों का निर्माण किया जाये क्योंकि यह रेलवे स्टेशन तीन राज्यों को सीधा जोड़ता है। छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश और बिहार के यात्री यहां एक-साथ जुटते हैं और ठहरते हैं, इसलिए यहां पर एक यात्री शेड का निर्माण किया जाये। डाल्टेनगंज रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जा रहा है, हालांकि वहां पर काम चल रहा है, लेकिन वह काम काफी धीमी गति से हो रहा है, जिसके चलते वहां कई दुर्घटनाएं घट चुकी हैं। डाल्टेनगंज रेलवे स्टेशन तथा बड़काखाना रेलवे स्टेशन परिसर के पास जमीन है, इस भूखण्ड पर महिला महाविद्यालय की स्थापना हेतु 5 एकड़ भूखण्ड आवंटित किया जाये क्योंकि यह जनहित में काफी उपयोगी है। इस महाविद्यालय का

संचालन स्थानीय स्वयंसेवी संगठन के माध्यम से किया जायेगा। इससे रेलवे प्रशासन को जनसहयोग प्राप्त होगा क्योंकि यह क्षेत्र नक्सल प्रभावित क्षेत्र है।

पी0आर0एस0 केन्द्र की सूची- महोदय, हमारे यहां जो रेलवे स्टेशन हैं, इनसे कई ऐसे सुदूर इलाके हैं, जहां 60-70 किलोमीटर से लोगों को आना पड़ता है। ये छतरपुर, पांडू, रमकंडा, गढ़वा और कान्डी पर पी0आर0एस0 केन्द्र की सूची स्थापित की जाये। मेरे संसदीय क्षेत्र से जितनी भी पैसेंजर ट्रेन्स चलती हैं, उनमें दो गुणा डिब्बे किये जायें, जिससे गरीब यात्रियों को असुविधा और दुर्घटना से बचाया जा सके। सभी डिब्बों में पानी और शौच की व्यवस्था सुनिश्चित हो। एक्सप्रेस यात्री ट्रेन में जनरल बोगी की व्यवस्था की कमी है, इसलिए सभी ट्रेनों में एक वर्ष में जितने यात्री टिकटों की बिक्री हुई है, उस आंकड़े के आधार पर सभी एक्सप्रेस ट्रेनों में अतिरिक्त जनरल बोगी तुरन्त लगायी जाये। ट्रेन नम्बर 14369 बरवाडिह चोपन बरेली त्रिवेणी एक्सप्रेस ट्रेन को बरेली स्टेशन से बढ़ाकर हरिद्वार तक किया जाये। क्योंकि यह ट्रेन बरेली रेलवे स्टेशन पर व्यर्थ आठ घंटे रूकती है। जिससे रेलवे यात्री को आगे हरिद्वार तक यात्रा करने में काफी सुविधा होगी जो हिन्दुओं का एक महत्वपूर्ण तीर्थस्थान है। ट्रेन नम्बर 18611 रांची वाराणसी इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन की ऐसी व्यवस्था की जाये, जिससे वह गढ़वा रोड रेलवे स्टेशन पर वाराणसी से चलकर शाम साढ़े बारह बजे तक पहुंचे, जिससे चोपन पटना लिंक एक्सप्रेस से आने वाले यात्रियों को रांची तक सफर करने में सुविधा होगी। 11448 जबलपुर हावड़ा शक्तिकुंज एक्सप्रेस ट्रेन में भोजनालय की व्यवस्था की जाये। यात्रा के समय यात्रियों को भोजन का अभाव होता है। 2453 राजधानी एक्सप्रेस शनिवार को इस यात्री रूट से सप्ताह में तीन दिन किया जाये।

महोदय, हम अपनी सारी मांगों को एक शब्द में पढ़ रहे हैं, इसलिए हमें समय दिया जाये। गया से डाल्टेनगंज लाइन- माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी द्वारा घोषणा एवं शिलान्यास किया गया था, लेकिन आज तक यह कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया। जबकि यह पूरी तौर पर हो गया है, इसके लिए राशि भी मिल गयी है। 4,400 करोड़ है, कुछ और है, जिसका मुझे आंकड़ा पता नहीं है। चतरा के लिए भी राशि मिली है, लेकिन बजट में यहां सदन में इसकी घोषणा नहीं की गयी है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इसकी घोषणा कर दी जाये और तुरन्त चतरा से बारवाडिह और गया से ...(व्यवधान) रेलवे लाइन को किया जाये।

*श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरूच): मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करता हूं। वैसे बजट से पूर्व इसी साल जनवरी माह में रेलवे माल भाड़े में 20 प्रतिशत की वृद्धि सरकार कर चुकी है एवं बाकी की कसर इस रेल बजट ने पूरी कर दी है। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट को यदि विहंगम दृष्टि से देखा जाए तो आम आदमी का बजट है, ऐसा महसूस किया जा सकता है किन्तु वास्तविकता इससे परे है और यदि इस बजट का गहराई से अवलोकन किया जाए तो पता चलता है कि यह बजट आम आदमी से कोसों दूर है। कहने का तात्पर्य यह है कि यदि हम 2 पैसे, 3 पैसे एवं 5 पैसे को देखते हैं तो लगता है कि किराये में कोई वृद्धि नहीं हुई है, किन्तु जब हम इसका प्रति किलोमीटर से जोड़कर हिसाब लगते हैं तो महसूस होता है कि रेल भाड़े में वृद्धि आम आदमियों की कमर तोड़ देगी। यही नहीं, अंकों की बाजीगरी के द्वारा यात्री किरायों को 5 रुपए के गुणाकों में रखा गया है। उपनगरीय किरायों को 5 रुपए के गुणकों के साथ राउंड ऑफ करने का प्रस्ताव किया है, यानी नया किराया 11 या 16 रुपए बनता है तो वह 10 रुपए या 15 रुपए रखा जाएगा। वहीं 12, 13 व 14 रुपए के किराये को 15 रुपए कर दिया जाएगा और 17, 18, 19 रुपए का किराया 20 रुपया हो जाएगा। इससे भी आम आदमियों पर किराए का भार अधिक हो जाएगा। यहां तक कि प्लेटफार्म टिकट की कीमत 3 रुपए से 5 रुपए कर दी गई है। इससे यह स्पष्ट हो गया है कि 5 रुपए से कम के सिक्के की रेलवे में कोई उपयोगिता नहीं रह गई है।

यह रेलवे बजट महंगाई को बढ़ाने वाला एवं गरीब-विरोधी है। सबसे ज्यादा तकलीफ तो इस बात की है कि किराया बढ़ाया गया परन्तु सुविधा नहीं दी है। यह तो ऐसी बात है कि पैसा लो माल न दो। पिछले बजट में निजी भागीदारी के माध्यम से कई रेलवे परियोजनाएं एवं रेलवे के कार्य चलाने की घोषणा हुई परन्तु यह सब प्रस्ताव अपने मुकाम तक नहीं पहुंचे, क्योंकि निजी साझीदारी करने वालों को कई समस्याओं का सामना करना पड़ा और रेलवे के भ्रष्ट अधिकारियों के साथ सामना करना पड़ा है। इन समस्याओं के समाधान करने के बजाय पुनः निजी साझेदारी की बात कही गई है जो समय बर्बादी और लोगों का ध्यान हटाने के लिए कही गई। इसी तरह से पिछले बजट में कई दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई इत्यादि महानगरों के स्टेशनों को विश्वस्तर का बनाने के लिए कई स्वप्न दिखाए, परन्तु माननीय रेल मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि इस कार्य में क्या प्रगति हुई। इसी तरह से कई स्टेशन आदर्श स्टेशन घोषित किए गए, परन्तु मेरे मित्र सांसदों ने बताया कि इन आदर्श स्टेशनों को केवल आदर्श नाम ही दिया गया है परन्तु आदर्श स्टेशन की सुविधा नहीं दी है। इस तरह से सांसदों एवं लोगों को ठगा जा रहा है।

---

* Speech was laid on the Table

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि मैंने प्रयास नहीं किए होते, तो रेलवे का हाल एयर इंडिया जैसा होता। इस संबध में लोगों का कहना है कि रेलवे का हाल यह किसने किया। क्या वे इसके लिए उत्तरदायी नहीं हैं और जो प्रयास किए गए हैं उसको गम्भीरता से देखा जाए तो यह प्रयास केवल एक छलावा है। जब तक रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार दूर नहीं होगा और रेलवे संसाधनों का भरपूर उपयोग नहीं होगा जिस पर माननीय रेल मंत्री जी पूरी तरह से चुप हैं और भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए रेलवे बजट में एक शब्द भी प्रयोग नहीं किया। एक उदाहरण देना चाहता हूं कि भारत सरकार की भ्रष्टाचार विरोधी संस्था सीबीआई और सीवीसी ने रेलवे में हुए भ्रष्टाचार में शामिल अधिकारियों के खिलाफ सख्त कार्यवाही करने की सिफारिश की थी जिसे रेलवे बोर्ड ने केवल चेतावनी देकर छोड़ दिया। मैं माननीय रेल मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या रेलवे में इस तरह से भ्रष्टाचार को दूर किया जाएगा।

एक लोकतांत्रिक देश में रेलवे एक लाभ कमाने का माध्यम नहीं है। यह देश को जोड़ने का काम करती है और भारत की संस्कृति में सामंजस्य एवं सम्पर्कता का काम करती है परन्तु देखा गया है कि यह केवल महानगरों एवं बड़े शहरों के उपयोग का माध्यम बना हुआ है। देश के पिछड़े जिलों एवं आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों में रेलवे ने अपनी पटरी नहीं बिछाई है। अगर बिछाई है तो केवल वहां के इलाकों में स्थित खनिज सम्पदा का दोहन करने के लिए। जब वहां पर मालगाड़ी चलाई जा सकती है तो यात्री रेल सेवा भी शुरू की जा सकती है। परन्तु रेलवे का रवैया आदिवासी क्षेत्रों के साथ पक्षपातपूर्ण रहा है।

देश के विकास के लिए घरेलू उत्पाद दर को कम से कम 8 प्रतिशत रहना आवश्यक है, इसलिए रेलवे की विकास दर को 10 प्रतिशत रखा जाए और जब तक रेलवे की 10 प्रतिशत विकास दर नहीं होगी, तब तक देश को विकास के रास्ते में नहीं लाया जा सकता है जिसका मतलब है कि रेलवे देश के विकास में अपनी भूमिका ईमानदारी से नहीं निभा रही है जो अत्यंत खेदजनक है।

रेल बजट में चाहे बर्थ का आरक्षण हो, चाहे माल की बुकिंग का मामला हो, पग-पग पर दलालों का जमघट लगा रहता है रेलवे के तमाम दावों एवं वादों के बावजूद तत्काल तथा अन्य आरक्षण पर अभी भी दलालों का कब्जा दिखाई देता है। समझ में नहीं आता है कि किस प्रकार से दलाल द्वारा रेलवे कर्मचारियों से मिलीभगत कर टिकट निकाले जाते हैं। ऐसा देखा गया है कि प्रतीक्षा सूची होने के बावजूद दलालों को कैसे बर्थ आवंटित कर दी जाती है। जब तक रेलवे को दलालों से छुटकारा नहीं मिलता है तब तक रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार समाप्त नहीं हो सकता है। इस समस्या को दूर करने को कोई उल्लेख नहीं है।

बजट की असली परख आमदनी और खर्च के प्रावाधानों से होती है, वादों से नहीं। रेलवे की आमदनी कैसे सुधरेगी, पैसा कहाँ से आएगा, इस पर बजट चुप है। मुद्दा यह है कि रेलवे की आमदनी सिकुड़ रही है। खर्च करने के लिए उसके पास पैसा नहीं है। रेलवे अपने संसाधनों से आय प्राप्त नहीं कर

पा रहा है एवं रेलवे की कमाई भ्रष्ट अधिकारियों की जेब में जा रही है। रेलवे ने 2012-13 के दौरान ट्रैफिक रेवेन्यू में 27 फीसदी से ज्यादा बढ़ोतरी का लक्ष्य रखा है जो समझ से परे है। बजट से पहले माल भाड़े में 20 फीसदी वृद्धि की गई जिससे माल ढुलाई प्रभावित होने की आशंका है। राजस्व में इतनी वृद्धि इसलिए भी समझ से परे है क्योंकि 2011-12 में आमदनी बढ़ी नहीं, बल्कि इसमें कमी आई है। फिर अब 27 फीसदी की ग्रोथ कहां से आएगी। जब बजट में आमदनी का अनुमान ही गलत है, तो कैसे मान लिया जाए कि बजट विकासशील है?

माननीय रेल मंत्री जी ने अनेक लुभावने सपने दिखाने का प्रयास किया है। नई ट्रेन चलाना, विश्वस्तरीय स्टेशन बनाना, दोहरीकरण आदि करने का ऐलान तो किया है किन्तु उसके लिए धन कहां से प्राप्त होगा, इसके लिए कोई उल्लेख नहीं किया गया है। यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के संबंध में भी कुछ खास नहीं कहा गया है। रेलवे भगवान के सहारे चल रही है और आये दिन दुर्घटनाएं हो रही हैं। यहां तक कि रेल हादसों में रोजाना 41 मौतें होती हैं जिसमें 70 फीसदी मौत की वजह मानवरहित रेल फाटक है किन्तु इसके लिए हर साल कुछ न कुछ कहा जाता है। इस साल में सभी मानवरहित रेलवे फाटक के स्थान पर मानवसहित रेल फाटक स्थापित करने की बात कही गई है और यह बात कई सालों से कही जा रही है परन्तु होता कुछ नहीं है। बजट में वर्तमान के बारे में एवं वर्तमान समस्या के बारे में विशेष उल्लेख नहीं किया गया है। सारा का सारा अतीत और भविष्य का है। माननीय रेल मंत्री जी वर्तमान को छोड़कर भविष्य में चले गए, इससे रेल समस्या का निराकरण अच्छी नीयत से नहीं होता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में सेफ्टी पर जोर डाला है और रेलवे की टक्कर को रोकने के लिए, टक्कर रोकने के तकनीकी उपकरणों अधिकांश गाड़ियों में लगाये जाने का आश्वासन दिया है किन्तु उन्होंने यह नहीं बताया कि अभी तक कितनी गाड़ियों में टक्कर रोकने के तकनीकी उपकरण लगाए गए हैं और कितने इस वर्ष लगाए जाएंगे और सभी गाड़ियों में यह तकनीक कब तक लगने की संभावना है। यह तकनीक रेलवे दुर्घटनाओं को किस प्रकार एवं किस तरह से रोक पाएगी? उस तकनीकी के बारे में कुछ नहीं बताया गया जिससे सांसदों में एक संदेह पैदा हो रहा है। कहीं न कहीं जरूर घपला है। रेलवे में दो सदस्यों के पदों को बढ़ा दिया गया है जो इस बात का संकेत है कि रेलवे में नौकरशाही हावी हैं। पहले ही रेलवे के कर्मचारियों पर रेलवे का 60 प्रतिशत खर्च हो रहा है। आवश्यकता बेकार का खर्चा रोकने की है, परन्तु रेलवे खर्चा बढ़ाने में तुली है।

नई ट्रेनों को चलाने के संबंध में कुछ कहना ठीक नहीं है क्योंकि जो गाड़ियां वर्तमान में चल रही हैं उनकी हालत भी ठीक नहीं है। इस वर्ष गाड़ियों को देरी से चलने एवं देरी से पहुंचने की खबरे थीं और एक-एक गाड़ी 15-15 घंटे तक लेट थी और कई को रद्द करना पड़ा। क्यों नहीं कोहरे से निजात पाने के

लिए उपाय ढूंढे गए हैं? गाड़ी को लेट पहुंचने एवं रद्द होने से रेलवे को कितना नुकसान उठाना पड़ा है? क्या इसके आकड़े रेल मंत्री जी के पास है?

रेलवे के टूटे डिब्बे खराब पैन्ट्री देखने को मिलती है। यात्रियों को सबसे बड़ी समस्या प्रतीक्षा सूची की है। जो यात्री अपना आरक्षण कराते हैं उनका नाम प्रतीक्षा सूची में रह जाता है, उसके लिए तो बोगी नहीं मिल पाती, तो नई ट्रेन किस प्रकार चलाई जाएगी और यह नई ट्रेन कहाँ से आएगी। क्योंकि एक ट्रेन के बारे में मैंने पढ़ा है कि वह पिछले वर्ष से ही चल रही है और इस ट्रेन के इस बजट में फेरे भी बढ़ा दिए गए हैं किन्तु अभी तक यह ट्रेन पटरी पर नहीं आई है। इस तरह से यह रेलवे बजट का असत्य का पुलिंदा है।

मेरे संसदीय क्षेत्र भरूच के अंतर्गत भरूच-समनी रेलवे प्रखंड को अभी तक ब्रॉडगेज में परिवर्तित नहीं किया है जबकि यह क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र है और निर्मित माल एवं कच्चे माल की आवाजाही इस प्रखंड में हो सकती है और रेलवे को राजस्व भी अतिरिक्त रूप में मिल सकता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि भरूच समनी रेलवे लाईन के रेलवे प्रखंड पर स्थित सयनी से जम्बूसर तक ब्रॉडगेज में परिवर्तन करने का कार्य शामिल किया जाए।

रेलवे के पास कई ऐसी सम्पत्ति है और संसाधन है जिनसे आय प्राप्त की जा सकती है परन्तु उन पर रेलवे का ध्यान नहीं जा रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र में अंकलेश्वर, नेत्रां जो एक छोटी लाईन थी, यह आजादी के समय की है, परन्तु अभी तक बन्द पड़ी है। इसको ब्राडगेज लाईन में परिवर्तन कर उपयोग किया जा सकता है और अतिरिक्त आय प्राप्त की जा सकती है परन्तु अभी तक विचार नहीं किया गया है।

भरूच रेलवे स्टेशन के पास एक भवलाब फाटक है। जिस सड़क मार्ग पर यह फाटक है वह अत्यंत व्यस्त मार्ग है और इस फाटक से कई गाड़ियां गुजरती हैं जिसके कारण यातायात जाम रहता है। इससे जनता को बहुत असुविधा होती है। रेलवे का नैतिक कर्त्तव्य है कि जनता की समस्या का निराकरण जल्द करें। इसलिए मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि उपरोक्त फाटक पर एक उपरिपुल का निर्माण शीघ्र किया जाए। इसी तरह अंकलेश्वर स्टेशन के पास गढ़खोल सुरवाणी रेलवे फाटक पर एक उपरिपुल को बनाना अति आवश्यक है, क्योंकि अंकलेश्वर पूरे भारत का एक औद्योगिक क्षेत्र एवं रसायन संबंधी उद्योग कार्यरत है। जिनके कारण इस फाटक के पास चलने वाले माल वाहन संबंधी वाहनों के कारण लोगों को बहुत दिक्कत होती है।

रेलवे में जो प्रबंधन व्यवस्था है और नियंत्रण तंत्र है वह मानव संसाधन को जुटाने में असफल रहा है और रेलवे सम्पत्ति का समय पर उपयोग नहीं कर पा रहा है। जिसके कारण यह है कि रेलवे की आमदनी

कम और खर्चा ज्यादा है और जो खर्चा ज्यादा हो रहा है उसके पीछे कमीशन खोरी, भ्रष्टाचार और रेलवे की अफसरशाही ही मूल रूप से जिम्मेदार है और यह बजट अपनी गलती छिपाकर आम आदमी, मजदूर एवं किसानों पर भार डाल रहा है। इसलिए मैं इसका घोर रूप से विरोध करता हूं।

माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के भरुच से दहेज तक पैसेन्जर ट्रेन चलाई जाए अभी यहां पर केवल मालगाड़ी चल रही है पर रेलवे लाईन ब्राडगेज हो गई है।

अंकेलेश्वर-राजपिपला ब्राडगेज में बदला जा रहा है लेकिन बड़ी धीमी गति से कार्य हो रहा है। उसे जनहित में शीघ्र पूरा कर ट्रेन चलाई जाए।

मेरा संसदीय क्षेत्र, भरुच औद्योगिक क्षेत्र से जुडा है। इसमें भरुच, अंकलेश्वर, पालेज, कर्जन आदि सभी रेलवे स्टेशनों को विकसित कर सभी सुविधाएं प्रदान करने की कृपा करें।

16.00 hrs

SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): At the outset, I would like to congratulate the hon. Minister of Railways, Shri Dinesh Trivedi for presenting a growth oriented maiden Budget for the year 2012-13.

Indian Railways has a network spread over 63,000 route kilometres with 7,000 stations throughout the length and breadth of the country. Daily it carries 23 million passengers by over 19,000 trains and 2.65 million tons of freight traffic which constitutes roughly 40 per cent of total freight and 2 per cent of the passenger traffic in the country. Railways accounts for 8.5 per cent of the organized employment of the country either directly or indirectly. It was the first in the country to introduce computers in a big way in the process of pay roll, inventory, accounting, passenger reservation and information systems.

Though the health of the Railways is not satisfactory, hon. Minister has managed to present a balanced Budget by announcing host of several new projects like completion of ongoing/pending projects of doubling, electrification, new lines etc.

Sir, Indian Railways has to bring the national integration by connecting every State which is unity in diversity in our country. A great link is established and national integration is created only by this department. This is very important department in our nation.

At this juncture, on behalf of the people of southern Tamil Nadu, I take this opportunity to thank the hon. Railway Minister for announcing certain projects pertaining to the State of Tamil Nadu like introduction of seven new express trains and two passenger trains and also it is very important to state that in my constituency that the survey for doubling and electrification of Madurai, Tirunelveli, Kanyakumari sections and doubling of Trivandrum and Kanyakumari section is a very important survey. It should be surveyed and planned and it must be implemented immediately. Because this is very important one as it is linking

Kanyakumari, where our Lord Vivekananda is present, to the northern part of India. Many northern people of the country come every year. Already Mamata Ji has also announced it in the previous Budget that there will be a great link between Kashmir to Kanyakumari and also from West Bengal to Kanyakumari so that all the people of the country can come to the Kanyakumari. It is a very important project.

Sir, the safety is very important and this year's Budget has given priority for safety but it is a pitiable thing to say that the accidents are increasing. The unmanned level crossing is very important one. Previously, our Madam Mamata Ji, the then hon. Minster announced in her Railway Budget stated that unmanned level crossing will be completed within one or two years. But now in the year 2011-12 because of the unmanned level crossings, 247 people died and 605 people injured.

I want to insist on one thing to the Railway Minister Muniyappa Ji that it is better to change all unmanned level crossings into manned level crossing instead of spending crore as compensation. There may be two villages on either side of the track. That road may be blocked because of this unmanned level crossing. You have to change it as manned level crossings.

There is another important point which I have to insist here. In this year's Budget, 84 stations in the country were announced for upgradation as Adarsh stations. But I am sorry to say that Tirunelveli station in my State of Tamil Nadu is missing here. Tirunelveli is one of the biggest stations connecting Chennai, Trichy, Madurai, Kanyakumari sections with heavy movement of trains and passenger traffic. Therefore, I request hon. Minister that Tirunelveli station is to be upgraded as Adarsh Station.

Railways are facing a huge shortage of wagons and coaches. It is a very important point. Condition of coaches is very much deteriorated and the new coaches are scarcely added. Ongoing and new proposals for setting up of coach and wagon factories are going at a snail's pace. Shortage of wagons results in reduction of freight carriage and less revenue generation. Therefore, it is the need of the hour that railways should give more thrust to accelerate production of coaches and particularly wagons.

A large number of complaints are coming regarding the quality of food items. Quality of food and the drinking water facilities are essential in the trains. I want to insist one thing.

I want, through you, to mention the long-pending demands of our people of Tamil Nadu which are not yet fulfilled in spite of repeated reminders. I shall, therefore, urge upon the hon. Minister to kindly consider them and implement the same.

- Early completion of the gauge conversion of Tirunelveli - Tenkasi section;
- New Railway line between Tirunelveli – Sankaran Koil through M.S. University, Abishekapatti, Seethaparpanallur, Maranthai, Alangulam, V.K. Pudur, Surandai, Chenthamaram, Veerasigamani, Naduvakurichi;
- Re-opening of Railway Station at Kavalkinaru. This Kalavkinaru railway station is near Kdankulam project and ISRO. These places are around Kavalkinaru. This is a very important and potential area. Therefore, this railway station has to be reopened;
- Provision of PRS Centre at Thivisaiyanvilai Town, Tirunvelveli district;
- Provision of roof shed to the entire new platform in the Tirunelveli Railway Station and there should be escalator to connect all platforms;
- Stoppage of all trains. It is very important. We are pleading for it. We are requesting for stoppage of all trains between Madurai – Kanyakumari. There are three stations available – Nanguneri, Valliyur and Panagudi. In

some areas for 36 kilometre distance, six stations are available. The distance between Kanyakumari to Madurai is only 70 kilometres and there are only stations;

- Another request is for new Inter-City Express from Nagercoil and Tirunelveli;
- Replacement of old coaches with new, modern coaches;
- Improvement in quality of food items served in Railways.

With these words, I support and conclude my speech on the Railway Budget. This is really a *achcha Budget.* The fare has been increased partially. The hon. Minister has said that if we compare it with the price of petrol and diesel prices, it is very low. I would urge upon the hon. Minister to protect *Aam Aadmi.* The finance is very important. We have to make the railway project a sound one. Then only, it will become development-oriented. It will develop our people and our nation. With these words, I conclude my speech.

*__श्रीमती अश्वमेघ देवी (उजियारपुर):__ मेरे संसदीय क्षेत्र उजियारपुर एवं जिला समस्तीपुर की आपके द्वारा संसद में पेश रेल बजट 2012-2013 में उपेक्षा की गई है। मेरा अनुरोध है कि निम्नलिखित कार्यों को रेल बजट में शामिल कर मेरे संसदीय क्षेत्र एवं जिले की जनता के साथ न्याय करने की कृपा करेंगे।

1. दलसिंह सराय-नाजीरगंज स्टेशन के बीच रेलवे गुमटी संख्या 32 सी पर आरओबी निर्माण।
2. विद्यापति नगर स्टेशन का नाम परिवर्तन हेतु बिहार सरकार द्वारा भेजे गए प्रस्ताव के आलोक में इस स्टेशन का नाम विद्यापतिधाम किया जाए।
3. उजियारपुर स्टेशन पर आरक्षण काउन्टर खोला जाए।
4. बसढिया हॉल्ट स्टेशन पर एक जोड़ी अतिरिक्त सवारी गाड़ी का ठहराव किया जाए।
5. उजियारपुर स्टेशन पर मालगोदाम एवं रेक प्वाइंट का निर्माण कराया जाए।
6. दलसिंह सराय स्टेशन पर 15707/15708 एवं 12577/12578 गाड़ियों का ठहराव दिया जाए।
7. विद्यापतिनगर स्टेशन पर प्लेटफार्म का विस्तार एवं ऊपरि पैदलगामी पुल का निर्माण कराया जाए।
8. नाजीरगंज स्टेशन पर यात्री शेड एवं डाउन साईड प्लेटफार्म का निर्माण कराया जाए।
9. समस्तीपुर मंडल के आपातकालीन कोटे में की गई कटौती को वापस लेकर पूर्ववत कोटा बहाल किया जाए।
10. समस्तीपुर माधुरी चौक से मालगोदाम के बीच स्थिति जर्जर है, एफओबी का जीर्णोधार कर यातायात चालू किया जाए।
11. मुजफ्फरपुर-भागलपुर के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 13420 को मुजफ्फरपुर से प्रातः 5 बजे चलाया जाए तथा इस गाड़ी में एक 3एसी चेयरकार कोच लगाया जाए।
12. पटोरी स्टेशन पर स्थित रेलवे भूमि में स्थित कर्पूरी पार्क में मिट्टी भराई एवं सौन्दर्यीकरण कराया जाए।

* Speech was laid on the Table.

*श्री मुरारी लाल सिंह (सरगुजा): मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेल बजट पर सर्वप्रथम धन्यवाद देता हूं। परन्तु रेल बजट पर छत्तीसगढ़ राज्य को त्वरित लाभ होता नहीं दिख रहा है। रेलवे को छत्तीसगढ़ बहुतायत राजस्व देने वाला राज्य है, इसके बावजूद भी छत्तीसगढ़ को विशेष महत्व नही दिया गया है। नई ट्रेनों के परिचालन में भी छत्तीसगढ़ राज्य के सरगुजा जिले को कोई सौगात नहीं दिया गया है। छत्तीसगढ़ की सीमा सर्वाधिक छः राज्यों को छूती है इसके बाद भी राज्यों को जोड़ने के लिए कोई ट्रेन नहीं चलाई गई।

मेरा संसदीय क्षेत्र सरगुजा, छत्तीसगढ़ का आदिवासी बाहुल्य जिला है जो कि छत्तीसगढ़ का सबसे बड़ा जिला है, जिसे वर्तमान में तीन जिलों में बांट दिया है। यहां पर पर्याप्त मात्रा में खनिज सम्पदा है और एसईसीएल की कई खदानें हैं। बाक्साइट एवं अन्य खनिज सम्पदायें भी पर्याप्त मात्रा में है, जिसके परिवहन से रेलवे को काफी राजस्व प्राप्त होता है। जितनी आय छत्तीसगढ़ से रेलवे को प्राप्त होता है इसके हिसाब से यहां का विकास शून्य है।

छत्तीसगढ़ राज्य के लिए रेल बजट में जो घोषणाएं की गई हैं उसमें अधिकांश सर्वे कार्य है। सत्य है कि यह क्षेत्र की जनता की पुरानी मांग एवं आवश्यकता रही है तथा इसके दूरगामी परिणाम प्राप्त होंगे। मैं कुछ मांगे एवं प्रस्ताव रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं, जो निम्नानुसार है-

1. अम्बिकापुर से देश की राजधानी दिल्ली जाने वाले यात्रियों के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। पूर्व में भी एक बोगी बिश्रामपुर से दिल्ली तक के लिए चलायी जाती थी जिसे किसी कारणवश बंद कर दिया गया। अतएव पुनः एक ट्रेन चलाई जाए।
2. अम्बिकापुर से बिलासपुर तक एक इन्टर सिटी ट्रेन चलायी जावे।
3. अम्बिकापुर से दुर्ग एक्सप्रेस सरगुजा वासियों को एक मात्र ट्रेन है जो राजधानी रायपुर होते हुए दुर्ग तक जाती है। इसमें एक पूरा बोगी एसी टू टियर एवं एक अन्य बोगी एसी थ्री टियर लगावें। साथ ही स्लीपर की दो बोगी और लगावें।
4. अम्बिकापुर से जबलपुर चलने वाली चेयरयान में स्लीपर एवं एक एसी कोच भी लगायी जावे एवं एक स्टापेज सूरजपुर रोड में दिया जावे।
5. अम्बिकापुर (सरगुजा) एवं कोरिया जिले के यात्रियों को देश की राजधानी नई दिल्ली आने-जाने, दोनों समय के लिए अनुपपुर में 5-6 घंटे इंतजार करना पड़ता है। अम्बिकापुर से मनेन्द्रगढ़ पैसेंजर

* Speech was laid on the Table

ट्रेन अनुपपुर तक चलायी जाए और अनुपपुर से सुबह लगभग 9-10 बजे अम्बिकापुर के लिए छोड़ी जाए जिससे कि यात्रियों को इतने अधिक समय परेशानियों का सामना करना न पड़े।

6. बिलासपुर रेलवे जोन देश का सर्वाधिक आय देने वाला जोन है। इसको देखते हुए कम से कम बिलासपुर रेलवे स्टेशन को देश के 'सी' ग्रेड में न रखकर 'बी' ग्रेड में किया जावे।

7. अम्बिकापुर से अनुपपुर रेलवे ट्रेक का दोहरीकरण किया जावे।

8. आदर्श स्टेशन के रूप में छत्तीसगढ़ के किसी भी स्टेशन को स्थान नहीं मिला है।

उपर्युक्त सभी मांगों एवं प्रस्तावों पर हमारे आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए विशेष ध्यान चाहूंगा।

*SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER) : I want to express my sincere emotions on Rail Budget presented on 14/02/2012 by Hon. Minister Shri Dinesh Trivedi.

The Passenger fare is the main income-generating source of the Railway. Likewise goods transport earning is better source of income to railway. In past there is always growth in goods transport earning.

As repeatedly spoken by Hon. Minister that railway is really meant for Aam Aadmi for the safe and economical means of transportation's. But announcement of new trains made in Budget are done keeping eye in the few states. This kind of move leads to tremendous Unjustifiable to states like Maharashtra and specially on Khandesh (North Maharahstra)

In Railway Budget the Government had not proposed any concrete proposals for the up-gradation of the farmers by providing them proper facilities for transportation of their agricultural produce. There are no proper loading and unloading bay, improper and small Goods Sheds without maintenance and lacking for the minimal facilities like lightening, drinking water for loaders/coolies no proper approach rod, improper covered sheds for the material to save from natural calamities etc.

Railway stations from my constituency after 65 years of independence lacks the primary passenger amenities. Stations like Bodwad, Nimbhora, Savda, Raver, Nandura, Malkapur, Varangaon, from my constituency lacks the facility of drinking water. Even ladies toilets are not present on these stations. Availability of proper lighting system during night period also lacks in these stations. There is no availability of roofing on these stations.

There is lack of security system in railway stations. Ladies passengers can't travel freely without fear. There was expectation from budget of concrete announcement to secure all the Railway Travel and Operations.

---

* Speech was laid on the Table

Even after increasing the fares, there is not sufficient budgetary provision for works above listed and even for past sanctioned projects also.

There is huge demand of another new footover bridge at Bhusaval Station due to heavy increase of passengers. At Bhusaval station, establishment of new Foot Over Bridge was sanctioned in the last year. But still due to insufficient financial provision work of this bridge is not started. Also the demand for escalators on Bhusaval station is long lasting. There are thousands of railway users on Bhusaval Station. We were expecting announcement of escalators provision in Budget on Bhusaval Station, but it is not announced.

There are certain agitations on Jalgaon Loading Point, due to its location in residential area. We had demanded to start loading-unloading of all commodities from Savda Station. Because most of fertilizers, cement and other commodities sell in adjoining area of Savda Station. Likewise, agriculture production is also highest in Savda area due to full irrigation. So it will viable to divert some load of Jalgaon Rack Point to Savda Rack point by providing proper amenities on Savda Rack point.

There is highest transporting of banana from Savda and Nimbhora stations towards North India. It is a big fund generating transporting for railway. But availability of Wagons on proper time is not available. Even schedule of traveling of loaded wagons is not followed. Due to this, banana farmers have suffered financially. Kindly make arrangement to provide wagons on proper time for transportation of banana.

Thousands of passengers travel from Bhusaval towards Mumbai, Pune and New Delhi Stations. Many VIPs, Ministers, MPs, MLAs and reputed persons travel towards Mumbai and Pune. Unfortunately some available emergency quota is also diverted to other station from Bhusaval. Keeping in view all these facts there is huge demand to introduce and increase available emergency Quotas from Bhusaval Station. I, several time, demanded to give Emergency quota from Bhusaval Station but still this demand is not fulfilled.

I put forward my demands and request to envisage the matter. The following are some important issues to be taken care off in due course of time and I am sure hon. Minister Dinesh Trivediji will certainly help to resolve these issues.

1. To provide new Jan-Sadharan Express starting from Bhusawal to Mumbai, the long standing demands of the civilians of Jalgaon District. This is very long standing demand of passengers from entire Jalgaon, Buldana, Burhanpur Districts.
2. There is a long-standing demand to provide the stoppage at Raver for at least two trains namely Kamayani and Pune-Patna Express. Please consider Raver Station stoppage on trial basis for the above two trains for travelers in the directions of Mumbai, Pune, Patna and Varanasi.
3. Please provide one Rajdhani Express to cover these stations which may either be terminated at Pune, Shirdi, Nanded or to Mumbai to cover Nasik City (the fourth very important and industrially developed Metro in Maharashtra State).
4. To provide the facilities of toilets on the platforms where it is still pending. And increase the number of toilets on the station where it is already provided with keeping close control over cleanliness.
5. To provide sufficient Booking Window for the current as well as Reservation Counters specially considering the peak season time or the peak time of the trains. Provision of Reservation Ticket Counter at Savda Railway Station.
6. Station name display Board should be placed in such a way so that it is easily visible and readable, as the trains halt for any station is very short. Sufficient lighting may be provided for clear visibility at night.
7. As the passenger traffic is increasing day by day it is necessary to provide more coaches for every running train. Hence I request you to please increase the rack length of all trains as it has already operated for some trains.

8. As there are only two general coaches for all the Express and Mail trains and trains halt on many of the stations is for very short time, passengers find it very difficult to board the train. Because of this, passengers hurriedly board the sleeper class coaches and penalized by the checking squad. Hence I request to issue sleeper class tickets without reservations for current booking for all the mail/express trains.

9. I request Hon. Minister to please introduce one new Jan Sadharan Express stopping at a small stations like Pachora and Nandura from Bhusawal to Pune to cater better and cheap journey for students.

10. As 12719/12720 Hyderabad-Ajmer Express is passing on loop line from Bhusawal and not halting commercially at Busawal, it should be made available for passengers traveling from Bhusawal and nearby vicinity to Ajmer.

11. I request Hon. Minister, as there is lot of Railways own land available at Bhusawal, DRM, to establish the manufacturing unit of Cold Storage Wagon Built up Factory at Bhusawal. This will facilitate the better, safest and fastest railway transportation of largest agricultural produce in this area such as banana at Raver-Jalgaon and grapes at close vicinity of Nasik.

12. To issue new licenese to registered coolies on the crowded stations as the number of coolies have reduced because some senior coolies have been promoted in Railway Service on Gang man post in the last Budget 2008-09.

13. To provide the Air Conditioned Cargo station at Savda and Raver (the largest growers and suppliers of banana in Jalgaon District of Maharashtra State in the Country) for faster transportation of highly perishable and the cheapest fruit, banana.

14. To consider the Helper-Vendor working for railway's canteen, having experience of 22-25 years and serving the passengers since long for Railway service regular recruitment under Group IV Category.

15. Extend the route of trains 12509/12510 Panchavati Express and 12117/12118 Manmad LTT Express upto Bhusaval Station.

Please do the needful in the above matter and oblige.

*__श्री अवतार सिंह भडाना (फरीदाबाद):__ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा और रक्षा के मामले में कोई समझौता नहीं किया जाना चाहिए। मुझे खुशी है कि आपने रेलवे बोर्ड में एक सुरक्षा सदस्य और एक अनुसंधान सदस्य नियुक्त कर दिया है, किन्तु काकोदकर और सैम पित्रोदा समितियों की सिफारिशों को लागू करने के लिए कोई समय-सीमा नहीं दी गई है।

सरकार ने दुर्घटनाओं को कम करने के प्रयास किए हैं। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए एक सुरक्षा निधि का निर्माण किया गया है। यदि रेल दुर्घटना में कोई व्यक्ति घायल होता है या किसी की मृत्यु होती है तो प्रत्येक को समान मुआवजा दिया जाना चाहिए। मेरा प्रश्न है कि रेल बजट में दिनों-दिन आंतरिक संसाधनों में कमी हो रही है। जो भी धनराशि प्रदान की गई है वह आवश्यक है। यदि आप रेल की वित्तीय स्थिति पर नजर डाले तो हमें यह बताया गया कि यह वर्तमान स्थिति से भी बदतर हो जाएगी। अब प्रश्न है कि 1.5 लाख व्यक्तियों की भर्ती के बाद रेलवे पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ेगा। जब हमारा सुरक्षा पर और अधिक धन व्यय करने का विचार है तो यह धनराशि कहां से आएगी। यह एक गंभीर प्रश्न है कि हम रेल की सभी परियोजनाओं को कैसे पूरा कर सकते हैं?

गैर-योजनागत व्यय और संस्थापनागत व्यय को भी कम किया जाना चाहिए। वह यह कि हमारे देश में सरकारी क्षेत्र में किसी को भी बिना समुचित अर्हता और साक्षात्कार के भर्ती नहीं किया जा सकता है और आप संसद द्वारा अनुमोदित की गई परियोजना में परिवर्तन नहीं कर सकते हैं। संसद द्वारा पारित किए गए अधिनियम के अनुसार तीन प्रतिशत निःशक्त व्यक्तियों की भी भर्ती की जानी चाहिए। मुझे आशा है कि मंत्री जी इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

मैं यूपीए सरकार को धन्यवाद देता हूं कि वर्ष 2004 से लेकर आज तक यात्री भाड़ों में कोई वृद्धि नहीं की गई, केवल अब ही भाड़े बढ़ाए गए हैं। संप्रग सरकार ने राजग की तुलना में अधिक रेल लाइनें दी हैं। भाड़े से हुई आय भी बहुत प्रोत्साहक नहीं रही। अन्य क्षेत्रों और यात्री सुविधाओं पर भी ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा में सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

आम लोग स्लीपर श्रेणी में या सामान्य बोगी में यात्रा करते हैं। गरीब लोगों के लिए सामान्य बोगी की हालत अत्यंत दयनीय है। गरीब महिलाएं, लड़कियां, बच्चे और मजदूर सामान्य डिब्बे में यात्रा करते समय अपने जीवन को जोखिम में डालते हें। आरक्षित डिब्बों की संख्या 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए और 50 प्रतिशत अनारक्षित डिब्बों का प्रावधान किया जाना चाहिए, ताकि आम लोगों को सुगम यात्रा करने का अवसर मिल सके। इसके साथ ही साथ, ऐसे लड़कों और लड़कियों के लिए विशेष गाड़ियां

* Speech was laid on the Table

चलाई जानी चाहिए जो रेलवे भर्ती परीक्षाएं देने जाते हैं, उन्हें रहने और खाने की सुविधाएं भी प्रदान की जानी चाहिए।

मेरा यह भी अनुरोध है कि किसानों को ध्यान में रखते हुए एक ऐसी ट्रेन चलाई जाए जिससे कृषि वैज्ञानिक यात्रा कर सकें और जैविक खेती के बारे में लोगों में जागरूकता पैदा कर सके ताकि किसानों को खेती की पुरानी/नई प्रणाली से परिचित कराया जा सके। सरकार को रियायती दरों पर किसानों को पास जारी करना चाहिए ताकि वे अन्य राज्यों में जा सके और वहां उन्नत खेती देख सके।

आपके द्वारा लाई गई सार्वजनिक-निजी भागीदारी योजना अच्छी है क्योंकि, निजी क्षेत्र की भागीदारी के बिना रेलवे विकास नहीं कर सकता है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों की स्थिति बहुत बद्तर है। रेलगाड़ियों में शौचालय बहुत गंदे रहते हैं। इस संबंध में तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा घोषित की गई योजना को लागू नहीं किया गया है। रेलवे स्टेशनों के रख-रखाव और अनुरक्षण के संबंध में कदम उठाए जाने चाहिए।

कई क्षेत्रों में रेल पटरियां जर्जर हो गई है वहां नई रेल पटरियां डाली जानी चाहिए। देश के अधिकांश भागों में रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण हो रहा है और रेल मार्गों के साथ-साथ झोपड़ियां डाली जा रही हैं। यह बहुत बदसूरत लगता है। इसलिए रेलवे की जमीन को किसानों और बागवानी विभाग को आवंटित किया जाना चाहिए। उसे खूबसूरत बनाया जाना चाहिए। आप वहां पर कोई शापिंग मॉल और रेस्टोरेंट बनवा सकते हैं। इससे रेलवे विभाग को एक बड़ा बाजार मिल जाएगा। रेलगाड़ियों की आवाजाही और उनकी गति को बढ़ाया जाना चाहिए और रेलगाड़ियां समय पर आनी चाहिए।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र फरीदाबाद जो लगभग 4 राज्यों की सीमा से जुड़ा हुआ है, यहां से हर दिशा के लिए रेल गाड़ियों का संचालन होता है। इसलिए दिल्ली से फरीदाबाद के रेलवे लाईन के दोनों तरफ का सौंदर्यीकरण, साफ-सफाई का ध्यान रखा जाना चाहिए और लोकल गाड़ियों को उच्चकोटि की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए।

मैं आग्रह करना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र से लाखों यात्री डेली अप-डाउन दिल्ली एवं एनसीआर तक की यात्रा करते हैं जिससे इन यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है तथा काफी लोग दुर्घटना के शिकार हो जाते हैं। अतः इस समस्या से निपटने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र के पलवल जिले में होडल जंक्शन बनया जाए या इसे मथुरा जिले के कोसी तक बढ़ाया जाए या एक नया शटल उस रुट के लिए दिया जाए जिससे कि दुर्घटनाएं भी कम होगी तथा यात्री सुरक्षित यात्रा कर सकेंगे। मैं इस संबंध में पहले भी आग्रह कर चुका हूं।

मेवात मेरे संसदीय क्षेत्र का बहुत ही गरीब और विशेष पिछड़ा क्षेत्र है। यहां पर 90 प्रतिशत आबादी अल्पसंख्यक की है। इस क्षेत्र और वहां की जनता को विकास से जोड़ने के लिए रेलवे एक उचित माध्यम है। पलवल से मेवात रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है लेकिन इसके लिए अभी तक इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इसी बजट में प्रावधान किया जाए। पलवल से अलवर रेलवे लाईन वाया मेवात के बारे में मैं 25 वर्षों से बराबर मांग कर रहा हूं। हर बजट में मुझे आवश्वासन दिया जाता है लेकिन इस बजट में भी मुझे निराशा हाथ लगी है। अतः बजट का प्रावधान किया जाना चाहिए।

श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (दिंडोरी): सभापति महोदय, मुझे आपने अपनी मांग रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदय, प्रस्तावित दो नये रेल मार्ग मनमाड- मालेगांव-धुलिया-शिरपुर-नरडाणा और नासिक-पुणे पिछले कई वर्षों से लंबित हैं। जिसके लिए महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत राशि देना भी तय किया है। परन्तु, अभी तक इन मार्गों का काम शुरू नहीं किया गया है। मेरी सदन के माध्यम से सरकार से प्रार्थना है कि इन रेलमार्गों की जल्द से जल्द मंज़ूरी प्रदान करें।

सभापति महोदय, मेरी दूसरी मांग है कि महाराष्ट्र के जलगांव में केला उत्पादन बहुत होता है। वहां से हॉर्टीकल्चर एक्सप्रेस शुरू की गयी है। मेरा क्षेत्र महाराष्ट्र के नासिक का दिंडोरी है। यहां अंगूर, प्याज, और सब्जियों का सबसे ज्यादा उत्पादन होता है। मेरी कई सालों से मांग है कि नासिक से हॉर्टीकल्चर एक्सप्रेस शुरू होना चाहिए। यह मेरी बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है।

पश्चिम रेलवे से मुम्बई राजधानी और अगस्त क्रांति राजधानी चलती है। मैं आठ सालों से यह मांग कर रहा हूं कि अगर सी.एस.टी., नासिक रोड, भुसावल, इंदौर होते हुए इसी दर्ज़े की एक गाड़ी रेल प्रशासन ने शुरू की तो वहां के लोगों को बहुत सुविधा होगी।

एक मनमाड-पुणे रेल चलती है। वह सुपरफास्ट नहीं है। मेरी मांग है कि उसे नासिक में लासलगांव व निफाड स्टेशन पर स्टॉपेज की जरूरत है। वहां के रेल परिषद् की और रेल संगठनों की भी मांग है। यह पूरी की जाए।

कामायनी एक्सप्रेस वाराणसी से लोकमान्य तिलक टर्मिनल तक चलती है। मेरी मांग है कि नांदगांव, लासलगांव, व निफाड स्टेशनों पर उसकी स्टॉपेज की जाए। गत रेल बजट में जब ममता दीदी रेल मंत्री थीं, उन्होंने घोषित किया था कि राज्यरानी एक्सप्रेस शुरू करेंगे। मैं रेल प्रशासन को धन्यवाद देता हूं कि एक महीने पहले वह राज्यरानी एक्सप्रेस मनमाड से शुरू हुई है। वह नांदगांव से शुरू होनी चाहिए। उस बजट में नासिक के ज्ञानपीठ पुरस्कार प्राप्त कुसुमाग्रज की जन्मभूमि होने के कारण उन्होंने नाशिक से कुसुमाग्रज एक्सप्रेस शुरू करने की घोषणा की थी। वह कुसुमाग्रज एक्सप्रेस वहां से शुरू होनी चाहिए। यह भी मेरी एक मांग है।

हरिद्वार से मुम्बई एक रेलगाड़ी चलती है। पर, वह सप्ताह में दो दिन चलती है। अभी वर्ष 2014 में नासिक में कुम्भ मेला शुरू होने वाला है। मेरी मांग है कि वह गाड़ी प्रतिदिन चलनी चाहिए। ...(व्यवधान)

मेरी एक और बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है। नासिक में लासलगांव दूसरा, येवला तहसील में कोटमगांव और नासिक में ही भगूर में फ्लाई ओवर न होने के कारण बहुत देर तक रूकना पड़ता है।

इसलिए, वहां फ्लाई ओवर की जरूरत है। पिछले बजट सत्र में नासिक रोड को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की गयी थी। मेरी मांग है कि नासिक रोड और मनमाड रेलवे स्टेशन को एक मॉडल रेलवे स्टेशन बनाना चाहिए।

श्री अजय कुमार (जमशेदपुर): आदरणीय सभापति महोदय, पहले तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मुझे रेल बजट 2012-13 पर बोलने का मौका दिया। झारखण्ड के हमारे सभी सदस्यों ने पहले इस मामले पर चर्चा की है कि हमारे क्षेत्र, खासकर झारखण्ड क्षेत्र में मालगाड़ी खूब चलती है, लेकिन पैसेन्जर ट्रेन की कोई सुविधा नहीं है। अगर आप टाटानगर रेलवे स्टेशन में खड़े होकर देखें तो आपको पता चलेगा कि वहां एक पैसेंजर ट्रेन चलती है और 20-22 मालगाड़ियां चलती हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं कि झारखंड जैसे प्रदेश में, जहां पर हम लोग इतना माल निकाल कर मालगाड़ी से ट्रांसपोर्ट कर रहे हैं। कृपा कर वहां पर पैसेंजर्स ट्रेन की संख्या बढ़ाई जाए। मैं यहां पर छ:-सात प्वाइंट्स रखना चाहता हूं। पहला यह है कि एक रूपसा बुरामारा लाइन, जो छकुलिया तक जाती है। इस साल के सर्वे में आया है। इसलिए हमारा मंत्री जी से अनुरोध है कि अगर वह लाइन बन जाती है तो हमारा जो क्षेत्र है, झारखंड से उड़ीसा की कनेक्टिविटी बहुत अच्छी तरह से बढ़ जाएगी।

सभापति महोदय, जमशेदपुर की अनेक समस्याएं हैं। सबसे बड़ी समस्या यह है कि पिछले 25-30 सालों से एक रेलवे ओवर ब्रिज की मांग चल रही है। आप समझ सकते हैं कि अगर प्रगति मैदान के बीच में आपके पास एक रेलवे क्रॉसिंग होगा और जमशेदपुर शहर की आबादी करीब-करीब 20 लाख है। वहां से 30-40 ट्रेनें रोज निकलती हैं। वहां पर करीब-करीब आठ-नौ घंटे तक ट्रेफिक जाम रहता है। आप समझ सकते हैं कि झारखंड की आर्थिक राजधानी जमशेदपुर है। वहां पर लोग आठ-नौ घंटे तक ट्रेफिक जाम में ही पड़े रहते हैं, क्योंकि शहर के बीच में ही रेलवे क्रॉसिंग है। इसके लिए हमारे पूर्व के जितने भी मेम्बर्स हैं, वे रेल मंत्री जी से अनुरोध कर रहे हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि कम से कम इस बार इस काम को करा दिया जाए। इस पर ज्यादा खर्चा भी नहीं होगा। दूसरी बात यह है कि रांची से जमशेदपुर का रेलवे लाइन, वह मूरी होते हुए जाती है। अगर आपको दिल्ली से चंडीगढ़ जाना हो, किसी को अगर जयपुर या कानपुर से होते हुए ले जाएंगे तो आप समझ सकते हैं कि कितनी असुविधा होगी। रांची और जमशेदपुर की रेल यात्रा करीब साढ़े सात से आठ घंटे की है, जब कि वह रेल यात्रा डेढ़-दो घंटे में पूरी होनी चाहिए। तीसरी बात यह है कि जमशेदपुर और उसके आसपास के क्षेत्र में सभी प्रांतों के, भारत के अलग-अलग जगहों से बिहार, दक्षिण-भारत आदि सभी जगहों से लोग आते हैं। कई सालों से तीन-चार ट्रेनों की मांग चल रही है। एक तो टाटानगर से भागलपुर तक, हमने रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि रांची से भागलपुर तो ट्रेन जाती है, उसे कम से कम डायवर्ट किया जाए, अगर नई ट्रेन नहीं दे सकते हैं। लेकिन उसका अभी तक कोई जवाब नहीं मिला है।

दूसरा है टाटानगर से जयनगर तक, क्योंकि जमशेदपुर में मिथलांचल के काफी लोग हैं। इसके लिए काफी साल से संघर्ष चल रहा है। चौथा है टाटा से अमृतसर तक, जलियांवाला बाग एक ट्रेन चलती है। यह हफ्ते में दो बार चलती है। जमशेदपुर में सिख समुदाय की संख्या काफी ज्यादा है। उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए तो बहुत ही फायदा होगा। जमशेदपुर से जयपुर तक एक अन्य ट्रेन है, क्योंकि राजस्थान के काफी लोग जमशेदपुर में हैं। वहां करीब दो-तीन लाख की आबादी राजस्थान के लोगों की है। हर समय रेलवे बजट में किराए कम करने के लिए बहस होती है। हम जब भी अपने क्षेत्र में जाते हैं तो किसी गरीब व्यक्ति से पूछते हैं कि दाम बढ़ाया जाए, वे हर वक्त बोलते हैं कि दाम नहीं बढ़ाया जाए। लेकिन यदि आप पूछते हैं कि आपको रेल सुविधा दिया जाएगा तो थोड़ा सा दाम बढ़ाया जा सकता है। हर आदमी कहता है कि थोड़ा सा दाम बढ़ाया जा सकता है। रेल यात्रा के दाम की बात नहीं है, रेल सुविधा उपलब्ध न होने की समस्या है। रेल सुविधाएं पिछड़े हुए इलाकों में, खास करके झारखंड में यदि इसकी ठीक से व्यवस्था की जाए तो हम सब लोग आपके आभारी रहेंगे।

MR. CHAIRMAN : Shri Ajay Kumar, I suppose, originally you belong to Karnataka and you must have friendship with Shri Muniyappa.

डॉ. पद्मसिंह बाजीराव पाटील (उस्मानाबाद): सभापति महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। महाराष्ट्र से शोलापुर, तुलजापुर, उस्मानाबाद, जलगांव रेलवे मार्ग की बहुत सालों से मांग की जा रही है। इस रेलवे मार्ग का सर्वेक्षण भी हुआ है। हमें लगा था कि इस बजट में इस मार्ग के लिए कुछ बजटरी एलोकेशन होगा, परन्तु कुछ भी नहीं हुआ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल राज्य मंत्री, श्री मुनियप्पा जी से गुजारिश करता हूं कि कम से कम सप्लीमेंट्री बजट में इस रेलवे मार्ग के लिए कुछ प्रावधान किया जाए। लातुर-मुंबई रेलवे मार्ग पर यीदशी रेलवे स्टेशन के पास नेशनल हाईवे नम्बर 211 और बारशी रेलवे स्टेशन के पास नेशनल हाईवे नम्बर 151, ये रेलवे लाइन को क्रॉस करते हैं। वहां दोनों जगह जो रेलवे ओवरब्रिज का काम चल रहा है, वह बहुत आहिस्ता से चल रहा है, गये तीन साल से चल रहा है और जो दोनों जगह के बाइपास हैं, उनका मेंटीनेंस बिल्कुल नहीं है तो मेरी गुजारिश है कि बाइपास का मेंटीनेंस नहीं हो रहा है, इसलिए दोनों आर.ओ.बी. के काम के लिए जितनी पूंजी चाहिए, वह देकर इन दोनों रेलवे ओवरब्रिजेज़ को जल्द से जल्द पूरा किया जाये।

लातूर मुम्बई रेलवे लाइन पर उस्मानाबाद रेलवे स्टेशन है। उस्मानाबाद सिर्फ रेलवे स्टेशन ही नहीं, उस्मानाबाद जिला हैडक्वार्टर भी है। वहां पर बड़े पैमाने पर यात्री आते हैं और उन्हें एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर अगर जाना है तो पहले प्लेटफॉर्म से उन्हें रेलवे लाइन पर उतरना पड़ता है, फिर रेलवे लाइन क्रॉस करके फिर दूसरे प्लेटफॉर्म पर चढ़ना पड़ता है, जिन दोनों प्लेटफॉर्म की काफी ऊंचाई है। ऐसे प्लेटफार्म पर चढ़ने-उतरने में जो सीनियर नागरिकों, महिलाओं और बालकों को बहुत कष्ट उठाना पड़ता है। कई बार वहां हादसे भी हुए हैं और कुछ फ्रैक्चर्स भी हुए हैं तो मेरी गुजारिश है कि फुट ओवरब्रिज (एफ.ओ.बी.) का काम जल्द से जल्द पूरा किया जाये। हम पीछा करते रहे तो हमें रेलवे अधिकारियों ने कहा कि मार्च तक दोनों फुट ओवरब्रिजेज़ का काम पूरा होगा, पर वहां अब तक बिल्कुल हलचल नहीं है, इसलिए मेरी राज्य मंत्री साहब से गुजारिश है कि यह फुट ओवरब्रिज का काम जल्द से जल्द पूरा किया जाये।

दूसरी बात यह है कि जो लातूर मुम्बई ट्रेन नं. 12528 अप है, इस ट्रेन में सिर्फ 18 कोचेज़ हैं। यह ट्रेन जब लातूर से निकलती है तो बड़े पैमाने पर वहां पर यात्री रहते हैं, इसलिए सारी ट्रेन फुल भर जाती है और जब उस्मानाबाद रेलवे स्टेशन पर आती है तो वहां बिल्कुल जगह नहीं रहती। वहां से बहुत संख्या में यात्री ट्रेन के लिए आये हुए होते हैं, लेकिन कई बार ऐसा होता है कि ट्रेन के कोचेज़ पूरे भर जाने की वजह से अन्दर बैठे हुए लोग दरवाजा लॉक करके खोलते ही नहीं। टिकट होते हुए भी जो

उस्मानाबाद के यात्री लोग हैं, वे ट्रेन से नहीं जा पाते। मेरी गुजारिश है कि वहां पर 18 बोगीज़ की ट्रेन है, उसके बजाय 21 कोचेज़ उसमें लगाये जायें और उसमें से एक कोच उस्मानाबाद के यात्रियों के लिए रिजर्व किया जाये।

एक और बात है कि ट्रेन नं. 11403 और 11404 है, वह कोल्हापुर नागपुर एक्सप्रैस है। वह हफ्ते में एक बार चलती है और दूसरी ट्रेन 17013, 17014 यह पुणे हैदराबाद ट्रेन फिलहाल हफ्ते में दो बार चलती है। मेरी राज्य मंत्री महोदय से गुजारिश है कि इन दोनों ट्रेनों को डेली चलाया जाये।

इतना ही कहते हुए मैं आपका फिर से आभार व्यक्त करता हूं।

*__श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल):__ यह रेल बजट निराशा एवं हताशा से परिपूर्ण है । बिहार के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है एवं मिथलांचल की ओर ध्यान नहीं दिया है । एनडीए शासन काल के बाद से अभी तक कोई नई परियोजना नहीं शुरू की गई है । यहां तक कि उन पुरानी परियोजनाओं को धन की व्यवस्था नहीं करने से सभी आधे-अधूरे अधर में लटका पड़ा है जोकि दुर्भाग्यपूर्ण है ।

मेरा संसदीय क्षेत्र सुपौल नेपाल के तराई में अवस्थित है, जहां पर रेल विभाग का कार्य नगण्य है। अन्य जगहों पर रेलवे ने सर्वांगीण विकास किया है। इसी क्रम में मैं अपने क्षेत्र की महत्वपूर्ण समस्या की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए शीघ्र कार्य पूरा करवाने का उम्मीद करता हूं। समस्याओं की सूची निम्नवत है-

1. कोसी नदी पर बन रहे रेल महासेतु का निर्माण कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है जिसमें तीव्रता लाने की आवश्कता के साथ-साथ कार्य निष्पादन हेतु बाकी बचे 62 करोड़ रुपए की शीघ्र व्यवस्था करने की आवश्यकता है।
2. सहरसा-फरबिसगंज रेलवे लाइन के आमान-परिवर्तन हेतु रक्षा मंत्रालय द्वारा 354 करोड़ रुपए स्वीकृत करने तथा रेल विभाग को स्थानान्तरित करने के बावजूद आज तक कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। यह लाईन 2008 में आई बाढ़ में क्षतिग्रस्त हो गयी थी। इस बजट में मात्र सहरसा से सरायगढ़ स्वीकृत किया है लेकिन पर्याप्त धन नहीं दिया गया है।
3. सुपौल-अररिया तथा मधेपुर-सिंहेश्वर का सर्वेक्षण कई बार हो चुका है। अविलम्ब बजट में पर्याप्त धन का प्रावधान कर प्राथमिकता के साथ कार्य कराने की जरूरत है।
4. सहरसा-फरबिसगंज रेलवे लाइन के बीच छातापुर हाल्ट पर गाड़ी संख्या 52321 को, जो फरबिसगंज से चलकर प्रातः 4 बजे सुबह छातापुर को पास करती है, को छातापुर में हाल्ट दिलाने का कष्ट करें। यह जनहित की प्रमुख समस्या है।
5. सुपौल रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने की आवश्यकता है।
6. राधोपुर में बंद पड़े यूटीएस काउन्टर को शीघ्र चालू कराने की महती जरूरत है।
7. राधोपुर रेलवे स्टेशन ढाला पर एवं सुपौल स्टेशन के उत्तरी ढलान-लोहियानगर गुमटी पर तथा थरवटिया रेलवे स्टेशन पर ओवरब्रिज का निर्माण करने की आवश्यकता है, जो स्वीकृत भी है।

---

* Speech was laid on the Table

8. सुपौल रेलवे स्टेशन पर बने फुट ओवरब्रिज को पश्चिम ढलान तक बढ़ाने की आवश्यकता है, जिससे पश्चिम की ओर से जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिले। यह नहीं बनने के कारण फुट ओवर ब्रिज निष्क्रिय है।

9. कोसी एक्सप्रेस में अतिरिक्त एसी कोच लगाने की आवश्यकता के साथ-साथ इस ट्रेन में सुरक्षा व्यवस्था पुख्ता करने की जरूरत है, क्योंकि इस ट्रेन से पटना से सहरसा कई माननीय सांसद एवं विधायक सफर करते हैं। आम यात्री के चढ़ जाने के कारण परिवार के साथ चलने में असुरक्षा महसूस करते हैं।

10. निर्मली स्टेशन पर यात्री विश्रामालय जो पूर्व में बना था को बन्द कर दिया गया है जिसे पुनः चालू करने के साथ-साथ पेयजल एवं शौचालय के निर्माण की आवश्यकता है। इसी क्रम में निर्मली राधोपुर एवं सुपौल राधोपुर के रूट पर पड़ने वाले अन्य स्टेशन में भी ये सभी सुविधाओं की आवश्यकता है।

11. राज्य-रानी एक्सप्रेस जो अभी दिन में चलती है को रात्रिकालीन सेवा में चलाने की आवश्यकता है। एफ रात्रि कालीन सेवा प्रदान करने की कार्रवाई की जाए।

12. सहरसा से पटना एवं सहरसा से दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता तक सुपरफास्ट ट्रेनें चलाने की आवश्यकता है।

13. सहरसा-फरबिसगंज रेलवे लाइन पर पड़ने वाले छातापुर हाल्ट का नाम बदलकर भीमपुर हाल्ट स्टेशन करने की मांग जनता कर रही है। अतः शीघ्र इस पर पहल करने का कष्ट करें।

14. मेरे संसदीय क्षेत्र के सभी मानवरहित रेलवे क्रासिंग निर्मली सहित को मानव सहित करने की आवश्यकता है, जिसमें बेहली रेलवे क्रासिंग, जो मानव रहित है, को मानव सहित शीघ्र कराने की जरूरत है।

15. निर्मली रेलवे स्टेशन एवं घोघडीहा के बीच पड़ने वाली बलान नदी, जहां कोसी प्रोजेक्ट का बांध का पुल है, वहां से 100 मीटर की दूरी पर है। कोसी प्रोजेक्ट के बांध के पुल पर बराबर ऊंचाई के पुल के निर्माण हेतु कोसी प्रोजेक्ट के अधिकारियों ने रेल विभाग के अधिकारियों को सुझाव दिया है जिसके निर्माण हेतु आगामी बजट में धन की व्यवस्था करने की आवश्यकता है।

16. थरवटिया ब्लॉक हेड क्वॉटर से जाने वाली सड़क एवं स्टेशन तक जाने वाली क्रासिंग पर विद्युत तार को इस पार से उस पार क्रॉसिंग करने हेतु प्राथमिकता देने का कष्ट करें।

अतः उपर्युक्त सभी समस्याओं का समाधान जनहित के लिए आवश्यक है। कृपया प्राथमिकता के साथ समस्याओं के समाधान हेतु त्वरित गति से आदेश देकर कार्य प्रारम्भ कराने का कष्ट करें।

SHRI K. BAPIRAJU (NARSAPURAM): Sir, I may be permitted to speak from here.

MR. CHAIRMAN: Yes.

SHRI K. BAPIRAJU: I feel very happy to support the Railway Budget. It is a unique Railway Budget. As per the recommendation of the Acworth Committee, Railway finances were separated from the General finances right from 1924-25. Since then it has been separated successfully. Our parliamentary democracy is highly respected for the system which is going on for all these decades.

Looking at the gigantic size of the Railways we feel very happy. We sometimes feel that earth is little smaller than our railway network which is spread over 80,000 route km. of the length and breadth of the country whereas the circumference of the earth at the Equator is 40,000 km. So, we have railway network which is double the size of the circumference of the earth at the Equator. We have about 7,133 railway stations spread all over the country. As per the official figure of 2010-11, Railways have carried about 7,651 million passengers throughout the country. Now, they are crossing almost 8 million people. We are happy that they are carrying such a large number of people.

Sir, the Indian Railways represents secularism. It carries people throughout the country. It does not confine to any region, religion, community and everybody can travel comfortably. It is a base for secularism.

We are so proud of Railway Board. There is hardly any allegation against the Railway Board. Nowadays, there are so many allegations against different departments. But having about two and half lakhs wagons and above 45000 passengers on its network, Railway Board carries them in a good manner.

MR. CHAIRMAN: You seem to be an encyclopedia of Railways.

SHRI K. BAPIRAJU: I am not much educated. I am only PUC failed candidate. I beg and borrow from different places. I am a very simple man. I have 34 years experience in politics. I got elected in 1978 first. I represented five times as MLA, three times as a Minister and two times as MP. I also represented as MLC. I am too simple. You are so kind to give me this time.

MR. CHAIRMAN: Please, you address the Chair.

SHRI K. BAPIRAJU: He is saying that I should talk about my constituency; otherwise I will lose my time. I would like to request that also give me two more minutes to cover my constituency.

I would like to say that considering the length and breadth of the Railways network, they have full talent with dedication but unfortunately they have no finance. It is a big bottleneck for Railways. We should make use of this talent of Railway Board. Being in the Standing Committee on Railways, I always believe in giving more funds from the Government side to them. We always think of increasing fare.

I would like to tell you one practical thing that no man in India, even a down-trodden people would not mind an increase in fares. Everybody is cautious about time. If you are going to give him less fare in an ordinary passenger train, then also he is not prepared to go in it. He wants to go in express train, he wants to reach early, he wants to finish work early and he wants to earn more. It is the tendency of the people. They are not bothered about fares. I think Indian Railways is misleading the people.

He wants that station and trains must be cleaned. There must be clean water in trains. These are the simple things, which he expects from Railways. Let the PPP go ahead with regard to the railway stations. There should be timely cleaning of trains. It should be whether at the starting point or ending point. It should be in the morning or evening. But it is not there. There should be an emergency phone in the trains. Anybody can hurt in the trains. During emergency, there should be a facility for helping the passengers in time. Trains

should be maintained on minute to minute basis. If you want to pose a good image, then these are the things that you have to observe. These are small things.

Now, I would like to say something about my constituency. I think Shri K.H. Muniyappa is the first Minister who has coordinated with the State Governments. He had words with the State Governments and had successful in getting 50 per cent share of the contributions from the State. It was that system that he has come. He started this with Karnataka. He came to Andhra Pradesh also. We are taking advantage of it. We do not expect anything without money. So, our Chief Minister was kind enough. The former Minister was also kind enough to spend his time and initiate certain things. Of course, we expected more as our expectations are always more. To a certain extent, they have fulfilled our expectations. I think the new Minister, Mr. Mukul Roy, will be pleaded again by you so that we could be benefited.

I would fail in my duty if I do not thank Kumari Mamata Banerjee. I requested her for the doubling and electrification of 220 kilometres from Vijayawada to Nidadavolu. I said to her that I am not challenging you, Madam, but I want this work to be sanctioned and if it is not sanctioned during my tenure, I am not going to contest the next elections. I would not seek Congress seat next time. I am not challenging anybody but I would give opportunity to some other young person. If I am not in position to help people, I do not want to waste my time here. I am a sportsman. I was an athlete, a swimmer and a shooter. I got more than 500 certificates in my life. That is why, I am always sportive. If somebody wants to make me cry, his life will become miserable because he will not be able to do that. I do have so many personal problems but I keep them to myself. Therefore, I told the hon. Minister to take care of all these things.

An RoB was started in my area 10 years ago. The Member (Engineering), Mr. Mishra, was so kind to initiate it. I was told that it will be inaugurated by August and I thank you for that. I requested for one small RUB which may cost only Rs.1.5 crore. One GM and myself went to that spot. We assured the people that it will be done. In the meantime, two GMs changed and now a third person has come but he did not initiate this work. Now, what will be the image of you and me? It is not fair. When you come and see something, you should respond to it so that we could have some image in the society. I would again request you to kindly do that.

Then, you have given us Lokmanya Tilak Express which goes from Vizag to Mumbai. Another train called Sheshadri Express which goes to Bangalore is there. It has been diverted *via* Bhimavaram. You are going to start a new train from Kakinada to Secunderabad. I would request that it may also be diverted *via* Bhimavaram. These are some of the small requests which I would like to make.

I thank Mamataji for sanctioning this project of doubling and electrification of 220 kilometres. I think the Railways is calling the tenders in April for this project costing Rs.1000 crore. I do not want it to be delayed as it would burden my State Government in a big way if there is cost escalation. The Kotipalli-Narsapuram line is also sanctioned. I thank you for that.

MR. CHAIRMAN: Bapirajuji, you are enlightening the House very beautifully but we have paucity of time. So, I would request you to conclude.

SHRI K. BAPIRAJU: Sir, you are a good human being and I respect you. Therefore, I conclude now.

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA (SILCHAR): I am thankful to you for giving me this opportunity to place my views and grievances on the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister on 14th March. I know there is time constraint and that is why, I want to start from my area first. I come from the North-East. While presenting the Budget, the Railway Minister admitted that Kashmir and North-Eastern Region are very backward areas and due to this reason, several projects have been sanctioned in Kashmir. In that respect, we are not happy. There is a mention of several projects in different States of the North-Eastern Region. But all these projects started earlier and they are going to be completed either in 2011-12 or 2012-13. There is only one intercity train connecting Tezpur and one more train. These are the two trains which have been brought. No other project has been taken up. As per the list, one new line/project has been sent to the Planning Commission, that is, Dullabchhera-Cheragi and Baraigram-Dullabcherra. These are the new projects. In this respect, the North-East is not happy.

I want to know the fate of the national projects. We know that national projects are declared when it becomes very important and benefits are gained. Accordingly, several projects have been declared as national projects in the North-East. But we find no difference between national projects and general projects.

I would like to mention regarding one project which is so important and perhaps thinking of the importance of this project, hon. Prime Minister, in 2004, declared this project as a national project. This is a railway line from Lumding to Silchar. I take the name of Lumding to Silchar. Though it is in the Southern Assam, it is so important because it is the connecting line of Tripura, Mizoram and Manipur. So long as this line will not get completed, virtually trains running in this area are impossible and they cannot run.

The foundation stone for gauge conversion was laid by the then Prime Minister, Shri H.D. Deve Gowda in 1997 and it was to be completed in 2007.

Now, it is 2012. As per the report, it is said that uptil now, only 60 per cent of the work has been completed.

You will be astonished to know one thing. I met the Chairman of the Railway Board about a few weeks ago and I talked with him about this project. At that time also, he assured me that this will be completed by October, 2013. But when RTI is filed and reply comes, I find that the reply is otherwise. So, it is very mysterious. I met the previous Railway Minister, hon. Mamata Banerjee several times in this regard. I also met Shri Dinesh Trivedi and also the Chairman, Railway Board. All of them assured me that this will be completed by the end of 2013 and it will be commissioned in 2014. But uptil now, the situation is not favourable. In this condition, it is said that there are actually hurdles.

What are the hurdles? Transport lobby is one hurdle. The transport lobby is very much interested in delaying the project because of their own business interests. The second hurdle is the lack of coordination between the State and the Centre. When we raise this point about the projects with the Departmental authorities, they say that there is no coordination between the State and the Centre. But my question is: When it is declared as a national project, is it not the responsibility of the Central Government to see that there should not any obstacle in completing the projects? So, this has to be ensured in all cases.

I want that this project should be completed when a word is already given that this would be completed by October, 2013. I want to mention other things also. One issue is regarding the meter gauge lines. The conditions of the rails are so bad that the trains cannot properly run. There is no security; there is no electricity; and other facilities are also lacking.

The then Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee declared that there would be a railway medical college in the Assam University in my place. That is also hanging fire. We do not know what is its fate. It is a matter of joy for us that it has been decided that there would be a railway line from Agartala to Kolkata via Akhaura. But there is no scope for Assam. From Assam there should be scope so that we can go to Kolkata via Bangladesh easily.

All these things should be taken into consideration. Again I demand that the broadgauge conversion between Lumding and Silchar should be completed as assured by the railway authorities. Finally, I would like to make a request that Silchar railway station be named as Bhasha Shahid Station as a mark of respect to the eleven martyrs.

*SHRI BALIRAM JADHAV (PALGHAR): Mr Chairman Sir, I and my party Bahujan Vikas Aghadi are thankful to you for giving me an opportunity for speaking on Railway Budget for 2012-13. I thank Hon. Minister for presenting the Railway Budget. In his first budget, Hon. Minister has showed keen interest in giving amenities to the passengers. We are only expecting from Hon. Minister that he will reduce the travel time of long distance trains. Passengers should be able to travel long distance in lesser time. From this point of view, I appreciate starting of metro project for Mumbai. But it is necessary to start bullet trains like China and Japan for suburbs in Mumbai. Though many amenities have been provided to railway passengers, a lot needs to be done for them. Especially in Rajdhani, Shatabdi and Jan Shatabdi trains, catering and drinking water arrangements need to be improved. Serving of tea and snacks and water needs to be improved.

In my constituency Palghar, there are many stations where sanitation needs to be improved by Railway administration. Increasing the height of platforms, construction of overbridges and underbridges, construction of toilets on stations is very essential. Vasai-Diva route needs to be extended. Dahanu-Nashik line needs to be extended as it covers lot of adivasi population. We are continuously corresponding with Railway Ministry. But Railway administration is not seriously taking note of these demands. For Dahanu-Nashik railway line survey 58 crore of rupees were allocated in 2009. It is necessary to allocate funds for taking up further work on this line. Churchgate-Dahanu local train service should be started immediately. This is the need of the hour. I have submitted in writing many problems relating to railways being faced in my constituency. Four long distance trains should be provided stoppages at Palghar, Dahanu, Bhuisar, Virar and Vasai. 120 kms. of railway line of Western Railway passes through my constituency.

---

*English Translation of the speech originally delivered in Marathi

Though I have communicated various problems faced at railway stations to Railway administration and DRM, Western Railway, these problems have not been taken seriously. That is why I am thankful to you for giving me an opportunity to speak in Marathi on Railway administration.

I want to make one request. The revenue which Mumbai is contributing to the Centre, in return Mumbai, its suburbs and Maharashtra State are not getting revenue to the same extent. That is why I request that Maharashtra, particularly my constituency Palghar, which is developing as another Mumbai, should be given best possible amenities and facilities by Railway administration.

16.45 hrs **(Dr. Girija Vyas *in the chair)***

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Madam, Chairman, I should start with the local issues. Perhaps, this is the fourth time that I am raising this issue and the hon. Minister, Shri Muniyappa also is present here unlike his senior colleague, who was removed very abruptly.

I think Cuttack-Baranga doubling; I had raised this issue last time during the Supplementary Budget Discussion, which is going on since last 2003. Fifteen pairs of express trains bypass Cuttack city, out of them 12 pairs run once or twice a week whereas three other pairs ply regularly to Rourkela, Bolangir and Sambalpur. If these trains ply through Cuttack Station, commuters would not be penalized to travel another 30-40 kilometers back to Cuttack from Bhubaneswar or Khurda road to attend High Court and the premier Medical College and other educational institutions.

Cuttack-Barranga is hardly ten kilometers. I would request the Government especially the hon. Minister to enquire into the faulty construction of a bridge over river Kuakhai which met with an accident two years back. Was there a lack of proper vigilance by the officials which has led to this disruption of work? Nine numbers of trains are leaving from Bhubaneswar to Pune, Mumbai, Rameswaram, Puducherry, Prasanti Nilayam, Bangalore and Chennai. Both Cuttack and Bhubaneswar are supposed to be twin cities and there are ample provisions in Cuttack railway station where trains can come and make a turnaround. So, why not start these trains from Cuttack so that it will be helpful for the commuters who travel from Cuttack. Cuttack has five dedicated platforms. If one platform is for the goods traffic, I think the rest four platforms can be utilized.

Another point which I would like to make is this. Since last year, commuters are now traveling from Cuttack to Paradip Port by train. They are traveling from Bhubaneswar *via* Cuttack to Paradip covering around 130-140 kilometers. People love to travel by train, but there is a need to have a passenger halt. There is a Kathajodi halt which of course goes to Bhubanewsar, but there is a need to have a passenger halt on the Cuttack-Paradip line. I would suggest near

the Gosala or near the Samrat Film Hall, a passenger halt can be erected to help the commuters.

` Now, I come to the major issues which I think the Government especially the Ministry of Railways will look into. I would say that the Railways currently functions at a high operating ratio. About 95 per cent of its revenue is spent as operating expenses, leaving behind a meagre five per cent for future investments. An announcement has been made by the Rail Minister in this Budget that he would bring down the ratio by at least 10 points. To achieve this, in this Budget, the Government has earmarked Rs.7.35 lakh crore in the Twelfth Plan. I wish the present Minister - with the able guidance by his other colleagues, especially Shri Muniappa - all good wishes and good luck in his endeavours. If you succeed in bringing down the operating ratio, it will undoubtedly be a huge improvement for the Indian Railways. This will also allow you to keep the promise of hiring an additional one lakh employees in the next financial year.

The Railways is already the country's biggest employer but new and extended operations across the board should create more employment opportunities. The Minister should spell out, while giving reply, his plans to modernise the Railway system which is the key.

Equally important, an upgradation of rail facilities will also make rail travel safer and quicker. Too many people have lost their lives in train accidents many of which have happened due to human negligence. Many could have been avoided with the use of better technology.

I appreciate the establishment of an independent Railway Authority that will review passenger safety. It is a step in the right direction. Accordingly, provisions should be made to fund such projects.

For the first time, Madam, the move to borrow from the market, the first for the Railways is likely to put it under pressure. Nowhere has it occurred earlier. This is the first time the Railways is going to borrow from the market.

Passenger fare has been increased. But more initiative and reform was required in the freight segment. There is huge volatility in the financial market. So, I am not sure if the Railways would be able to borrow Rs.5000 crore from the market as has been envisaged in the Budget. Alternatively, the rail authorities should explore the Public-Private Partnership route more intensely. I would say this Budget is a missed opportunity as far as reforms are concerned. The Budget digs into recommendations made by various Committees including the one by the technocrat Sam Pitroda. The outlay has been raised to Rs.60,000 crore while the investment plan for the Twelfth Plan has been a quantum jump from Rs.192,000 crore to Rs.735,000 crore. But not enough attention has been devoted to freight earnings which contribute to the bulk of the Railways' earnings.

I am sure, the House is aware that the railway route length and rail density in Odisha is well below the national average and substantially lower than that in the neighbouring States. The originating gross earnings from various stations in the State of Odisha is estimated to be in excess of Rs.7,500 crore during the year 2010-11.

There is a need to allocate a sizeable part for strengthening and expanding rail infrastructure. I think my friend Shri Bhakta Charan Dass is aware how much money is actually going to flow in this year. It is not even 10 per cent of the earnings that Odisha is going to give.… (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN: Thirty hon. Members have to speak. Please conclude.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: I have two suggestions to make. The Eastern Dedicated Freight Corridor from Ludhiana to Dunkuni should be extended to Berhampur to ensure seamless movement of freight between parts of the vast Northern and Central hinterlands of the country.

Now, I have a suggestion to make.Odisha is developing dedicated sector specific industrial investment regions with a focused approach in provisioning industrial infrastructure in steel, aluminium, coal and petrochemicals. Odisha Government has proposed dedicated rail corridors in the Angul-Talcher coal belt

and Bansapani-Nayagarh iron ore region. These are proposed to be co-habited by multiple users and developed through participate funding.

This is a public-private partnership instead of bringing money from the market, why not go for participating funding? The R2CI policy – Railways Policy for Connectivity to Coal and Iron Ore Mines - that is the policy the Railways have, requires to be modified to make it investor-friendly and financially sustainable one.

These are the two suggestions which I think the Minister should consider while replying.

*__श्री सोहन पोटाई (कांकेर):__ यह रेल बजट प्रति वर्ष की भांति लोक लुभावन है, देश के सामने कई वादे किए जाते हैं, उसमें से कुछ का ही क्रियान्वयन किया जाता है, शेष को क्रियान्वयन करने में वर्षों लग जाते हैं।

देश की धड़कन गांव में है देश की विकास की बात करते हैं तो पहले गांव का विकास करना होगा। आजादी के 64 वर्ष हो गए। आज अधिकांश राज्य रेल सम्पर्क से अछूते हैं। हमारे छत्तीसगढ़ राज्य को ही देखें, जिसमें बस्तर संभाग केरल प्रान्त से बड़ा क्षेत्र है; जिसमें एकमात्र रेल मार्ग विशाखापटनम से किशनटुल तक है वह भी बैलाडिया लोहा निर्यात हेतु जहां पैसेंजर ट्रेन चलायी जाती है।

अभी तक यात्री सुविधा हेतु मार्ग नहीं है। पिछले वर्षों से लगातार मांग जारी है। इस कारण जगदलपुर से वाया उड़ीसा होते हुए दुर्ग तक रेल चलायी जाए। रायपुर घमतरी कांकेर बांसकोट अमरावती, कोण्डा-गांव जगदलपुर, पोण्डी से कांकेर सर्वे हेतु जोड़ा तो गया है।

कहावत है अंधा जब तक रबड़ी का स्वाद नहीं लेता, मिठास का पता नहीं चलता।

सर्वे तो होगा, इस हेतु कितनी राशि स्वीकृति हुई है, उल्लेख नहीं है। छत्तीसगढ़ को बजट में सौगात का उल्लेख है, परन्तु शीघ्रता से क्रियान्वयन हो।

मेरी निम्न मांग है-

1. रायपुर-घमतरी बांसकोट, अमरावती, कोण्डा गांव जगदलपुर को रायपुर-घमतरी कांकेर-बांसकोट, अमरावती-कोण्डा-गांव जगदलपुर करने।
2. बोण्डी-कांकेर को सुधार कर पोण्डी-कांकेर करने।
3. दल्ली राजहरा से रावघाट को जगदलपुर तक सर्वे में भानुप्रतापपुर स्टेशन में रेल ट्रेक बनाने की आवश्यकता है।
4. दल्ली दुर्ग को रायपुर तक किया गया है। इस एक्सप्रेस का नाम तांदुला एक्सप्रेस करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table

***डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण):** मैं नए रेलमंत्री श्री मुकुल रॉय को हार्दिक शुभकामनाएं देता हूं । मेरी कोई भी मांग पूर्ववर्ती रेलमंत्री ने पूरी नहीं की है । मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध करता हूं कि मेरी निम्नलिखित बातों को वह अवश्य रेल बजट में शामिल करेंगे :-

1. गरीब रथ गाड़ी संख्या 12212-12213 जो सप्ताह में एक दिन बापूधाम मोतिहारी से आनन्द विहार आती है इसका परिचालन प्रतिदिन करने की कृपा करें ।
2. गाड़ी संख्या 12557-12558 सप्तक्रांति एक्सप्रेस जो मुजफ्फरपुर से आनन्द विहार आती है इस गाड़ी में 2एसी का एक कोच लगवाने की कृपा करें ।
3. बापूधाम-पोरबंदर एक्सप्रेस (19270-19271) जो सप्ताह में दो दिन है इसका परिचालन प्रतिदिन करने की कृपा करें ।
4. मुजफ्फरपुर-बांद्रा (19040-19041) जो सप्ताह में तीन दिन बेतिया होते हुए बांद्रा जाती है इसका परिचालन प्रतिदिन करने की कृपा करें ।
5. सत्याग्रह एक्सप्रेस (15273-15274) प्रतिदिन रक्सौल से दिल्ली आती है इस गाड़ी में पैन्ट्रीकार व 2एसी का एक कोच लगवाने की कृपा करें ।
6. चौरी-चौरा एक्सप्रेस (15003-15004) जो गोरखपुर में करीब 17 घंटे खड़ी रहती है इसका परिचालन मुजफ्फरपुर से वाया बेतिया होकर प्रतिदिन करवाने की कृपा करें ।
7. बेतिया (बिहार) शहर से रेलवे के रेक प्वाइंट को कुमारबाग स्थानांतरित करवाने की कृपा करें ।
8. बेतिया (बिहार) छावनी में रेल क्रॉसिंग पर रोड़ ओवर ब्रिज का निर्माण करवाने की कृपा करें ।
9. रक्सौल (बिहार) भारत-नेपाल की सीमा है यहां पर जाम की समस्या से निजात दिलवाने हेतु रक्सौल रेलवे क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज बनवाने की कृपा करें ।

---

* Speech was laid on the Table

***श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):** पश्चिमी उत्तर प्रदेश में मेरठ अनेक कारणों से सर्वाधिक महत्वपूर्ण महानगर है, परन्तु रेल मंत्रालय द्वारा इस क्षेत्र को प्रायः उपेक्षा ही मिली है। बहुत वर्षों के बाद माननीय मंत्री जी का ध्यान आवश्य गया है। मेरठ से लखनऊ के बीच राज्यरानी एक्सप्रेस चलने लगी है। कुछ अन्य छोटी-छोटी मेहरबानियां भी हुई है जिसके लिए मैं सम्पूर्ण क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं।

मेरठ मंडल मुख्यालय तो है ही, पश्चिम उत्तर प्रदेश की आर्थिक-सामाजिक-औद्योगिक गतिविधियों का केन्द्र भी है परन्तु इस क्षेत्र में बुनियादी ढांचे तथा विशेषकर रेल-सुविधाओं का बहुत अभाव है। मंत्रालय का कुछ ध्यान अवश्य गया है परन्तु सम्पूर्ण क्षेत्र के विकास के लिए रेल-ढांचे के विकास की बहुत जरूरत है। रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए यहां के तीनों रेल मार्गों-दिल्ली से मेरठ होते हुए सहारनपुर, दिल्ली से मुरादाबाद तथा मेरठ से खुर्जा के अधूरे पड़े दोहरीकरण व विद्युतीकरण के कार्य शीघ्र पूरा किया जाए। मेरठ को डेडिकेटिड फ्रेट कारीडोर से जोड़ने के लिए मेरठ-खुर्जा के बीच अतिरिक्त रेलवे लाइन की योजना मंत्रालय की है,उसे पूरा किया जाना चाहिए ताकि इस क्षेत्र को देश के दूरस्थ स्थानों तक माल के आवागमन की दृष्टि से जोड़ा जा सके। मेरठ में खेलकूद का सामान, बैन्ड के सामान, हैन्डलूम उत्पाद तथा कैंची आदि का बड़े पैमाने पर निर्माण तथा निर्यात होता है। उद्योग की सुविधा के लिए मेरठ में कंटेनर डिपो बनाया जाना भी अत्यंत आवश्यक है।

मेरठ तथा हापुड़ से रोजाना हजारों लोग विभिन्न कामों से दिल्ली आते-जाते हैं। इस क्षेत्र के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में होने के बावजूद यात्रियों को आवागमन में बहुत कठिनाई होती है। एनसीआर प्लानिंग बोर्ड की योजना में दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ के बीच रैपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम (आरआरटीएस) अर्थात रेलगाड़ियों के द्रुत गति से परिचालन की बात कही गई थी। अभी तक ऐसा कुछ भी नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ के बीच मैट्रो ट्रेन सेवा का विस्तार किया जाए अथवा उस जैसी कोई हाईस्पीड ट्रेन चलाई जाए।

2010 के अपने रेल बजट में तत्कालीन मंत्री महोदया ने तीन नए रेलामार्गों की घोषणा की थी। मेरठ से हस्तिनापुर, मेरठ से पानीपत तथा दौराला से हस्तिनापुर होते हुए बिजनौर। दो वर्ष बीत चुके हैं परन्तु अभी तक केवल मेरठ-हस्तिनापुर रेलमार्ग को मूल्यांकन के लिए योजना आयोग को भेजा गया है। हस्तिनापुर कुरूवंश की महाभारतकालीन विश्व प्रसिद्ध राजधानी है तथा पानीपत प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है।

---

* Speech was laid on the Table.

पर्यटन तथा औद्योगिक विकास की दृष्टि से इन तीनों रेलमार्गों पर शीघ्रतापूर्वक कार्यवाही किए जाने का मैं निवेदन करता हूं।

यात्रियों की सुविधा तथा राजस्व में बढ़ोत्तरी की दृष्टि से कृपया निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने का कष्ट करें-

- मेरठ से वृन्दावन तक एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा चलाई जाए।
- मेरठ से दिल्ली तक एक नई शटल ट्रेन चलाई जाए।
- दिल्ली से हापुड़ एक नई शटल ट्रेन चलाई जाए।
- मेरठ से हावड़ा वाया इलाहाबाद एक नई ट्रेन चलाई जाए।
- काठगोदाम से दिल्ली तक बरास्ता हापुड़ एक पूजा स्पेशल ट्रेन (सं. 0517/0518) चलाई गई थी, जिसे अब बंद कर दिया गया है। इसे पुनः चलाया जाए।
- इलाहाबाद से ऊधमपुर तक बरास्ता खुर्जा एक ट्रेन (सं. 0483/0484) सप्ताह में दो बार चलाई गई थी, जिससे यात्रियों को अत्यधिक सुविधा थी। इसे पुनः चलाया जाए।
- देहरादून से चेन्नई जाने वाली 12288 डीडीएन केसीवीएल एक्सप्रेस की फ्रिक्वेंसी बढ़ाई जाए। अभी यह गाड़ी सप्ताह में एक बार चलती है। इसे कम से कम तीन बार चलाया जाना चाहिए।
- सहारनपुर से दिल्ली वाया मेरठ (ट्रेन सं. 54472) व अम्बाला से नई दिल्ली (ट्रेन सं. 54540) में यात्रियों की अधिक संख्या व उनके छत पर सफर करने के कारण इन गाड़ियों में अतिरिक्त कोच लगाए जाएं।
- बुलन्दशहर से तिलक ब्रिज वाया हापुड़-दिल्ली (ट्रेन सं. 54021/54022) में पहले 23 कोच चलते थे जिसमें अब 16 कोच चलते हैं। यात्रियों की बढ़ी हुई संख्या को ध्यान में रखकर इसमें पुनः 23 कोच किए जाएं।
- 12 फरवरी 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने दिल्ली-मुरादाबाद रेलखंड पर गंगा के ऊपर ब्रजघाट में दोहरी लाइन के रेलवे पुल का शिलान्यास किया था। उस समय श्री नीतीश कुमार ने दिल्ली से ब्रजघाट तीर्थनगरी तक नई शटल ट्रेन चलाने की घोषणा की थी। क्षेत्र के निवासी उक्त घोषणा के अनुसार शटल ट्रेन के चलने की प्रतीक्षा आज तक कर रहे हैं। अतः गढ़मुक्तेश्वर से नई दिल्ली तक बरास्ता हापुड़-आनन्द विहार एक नई शटल गाड़ी शीघ्र चलाई जाए।

- मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा में आबादी क्षेत्र की तरफ एक टिकटघर व आरक्षण केन्द्र की मांग बहुत समय से लम्बित है। इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।
- मेरठ कैंट स्टेशन पर इसके आस-पास की मुख्य आबादी से शहर की तरफ आने के लिए लगभग डेढ-दो किलोमीटर का चक्कर लगाकर आना पड़ता है। इस स्टेशन पर एक ओवरब्रिज बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है जिससे होकर दोपहिया वाहन भी आ-जा सकें। इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।
- हापुड़ जं.रेलवे स्टेशनपर आवास विकास कालोनी की तरफ टिकटघर स्थायी तौर पर खोला जाए। पहले इसे खोला गया था, परन्तु कुछ दिन चलाने के बाद इसे बंद कर दिया गया। इसके साथ ही आरक्षण खिड़की पर भी एक अतिरिक्त काउंटर स्थायी रूप से खोला जाए।
- रेल मंत्री जी ने सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए मानवरहित रेलवे क्रासिंग को क्रमशः समाप्त करने की घोषणा की है, जिसका मैं स्वागत करता हूं। मेरठ-खुर्जा रेलवे लाईन पर टेलीफोन पोल सं.72/1 तथा 72/2 के मध्य पांची गांव के सामने भूमिगत रेलवे पुल बनवाया जाना अत्यंत आवश्यक है। आस-पास के गांवों से अपने खेतों पर काम करने लिए बड़ी संख्या में किसान अपने पशुओं के साथ रेलवे लाईन पार करते हैं तथा आए दिन दुर्घटना का शिकार होते रहते हैं। साथ ही मेरठ खुर्जा रेलवे लाईन पर मेरठ से खरखौदा के बीच ततीना नामक गांव के पास एक रेलवे फाटक बनाया जाए।
- दिल्ली-लखनऊ रेल मार्ग पर हापुड़ एक महत्वपूर्ण नगर है जो नवसृजित जनपद पंचशील नगर का मुख्यालय भी है। जिला मुख्यालय बन जाने के कारण स्वाभाविक रूप से यहां से विभिन्न् स्थानों के लिए आवागमन बढ़ गया है। उक्त आवागमन में सुविधा की दृष्टि से निम्न ट्रेनों का अप व डाउन ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है-

  1. 15035/15036 काठगोदाम-आनन्द विहार सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस
  2. 12391/12392 नई दिल्ली-पटना श्रमजीवी एक्सप्रेस

- मेरठ-हापुड़ के बीच में खरखौदा एक प्रमुख कस्बा है। यहां से जाने वाले यात्रियों को संगम एक्सप्रेस व नौचन्दी एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए पूरा मेरठ शहर पार करके मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन पहुंचना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि संगम एक्सप्रेस व नौचंदी एक्सप्रेस का खरचौंदा में ठहराव देने का कष्ट करें।

- हापुड़-खुर्जा रेलवे लाईन पर रेलवे क्रासिंग चौंकी सं. सी-37 के निकट एक रेलवे हाल्ट बनया जाए, ताकि निकट के अनेक विद्यालयों में आने वाले छात्रों एवं किसानों को आवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। इस क्रासिंग पर हॉल्ट बनवाने हेतु विद्यालयों की ओर से सन 1978 से निरन्तर मांग की जा रही है।

अन्त में, मैं एक विषय की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। कुछ वर्ष पहले, विकलांगों को अपनी जीविका चलाने हेतु रेलवे स्टेशन पर पीसीओ आवंटित किए गए थे। मोबाइल फोन का प्रचलन क्रमशः बढ़ते जाने के परिणामस्वरूप पीसीओ से इनकी आय लगभग समाप्त हो गई है तथा इनके लिए परिवार का भरण-पोषण करना कठिन हो गया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि देश भर में इस प्रकार के विकलांग व्यक्तियों को मानवीय आधार पर जीविकोपार्जन के लिए रेलवे द्वारा कैटरिंग इत्यादि का कोई अन्य विकल्प प्रदान किया जाए।

मुझे पूरा विश्वास है कि मेरे निवेदन पर माननीय रेल मंत्री जी अवश्य ही ध्यान देंगे तथा इस क्षेत्र के समुचित व सम्यक् विकास का मार्ग प्रशस्त करेंगे।

श्री पोन्नम प्रभाकर (करीमनगर): मैडम थैंक यू। मुझे इस हाउस में रेलवे पर बोलने के लिए मौका दिया, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेलवे एक ऐसी लाइफ-लाइन है जो जाति, धर्म का ख्याल न करते हुए यात्रियों और सामान को गंतव्य स्थान तक पहुंचाती है। लेकिन जब डैवलपमेंट की बात आती है तो रेलवे अभी नेशनल थिंकिंग पर नहीं आ रही है और जिस स्टेट का मिनिस्टर होता है उस स्टेट के लिए ज्यादा से ज्यादा बजट एलोकेट होता है। यह हाउस मुझसे सहमत होगा कि रेलवे बजट के लिए कोई एक तरीका, कोई एक फार्मूला होना चाहिए, उसके लिए एक फ्रेमवर्क बनना चाहिए। आज 64 साल बीत जाने के बाद भी मंत्री जी की मेहरबानी से किसी स्टेट को हजार करोड़ का एलोकेशन हो रहा है। इसे बंद करना है तो पहले रेलवे एलोकेशन के बारे में, रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर के बारे में, रेलवे के डैवलपमेंट के बारे में कोई रूल्स फ्रेम कीजिए और माननीय मंत्री को बजट नेशनल सोच से लाना चाहिए, किसी एक स्टेट के लिए, किसी राजनीति के लिए नहीं बल्कि नेशनल लेवल पर सोच रखकर, रेलवे की क्रैडिबिलिटी रखनी चाहिए।

रेलवे लाइन के बारे में हमारे तेलंगाना, आंध्र प्रदेश स्टेट की बहुत अनदेखी हो रही है। आजादी के बाद से हमारे पास एक भी नयी रेल एनाउंस होने के बाद भी, उसका एग्जीक्यूशन करने में दिक्कत हो रही है। हमारे प्रदेश से 42 एमपीज में से 30 एमपीज कांग्रेस की यूपीए सरकार में रहने के बाद भी प्रोजैक्ट्स में अनदेखी होने से हमारे स्टेट में आलोचना हो रही है। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं कि हमारा एक करीमनगर जिले से पेदापल्ली निजामाबाद रेलवे लाइन 18 साल पहले माननीय नरसिम्माराव जी द्वारा फाउंडेशन-ले करने के बाद आज भी कार्य पूरा नहीं हुआ है तो रेलवे की क्रैडिबिलिटी क्या रहेगी, यह एक बार हमें सोचना चाहिए। मैं माननीय मुनीअप्पा जी से पर्सनल रिक्वैस्ट करता हूं क्योंकि आपको मालूम है कि तेलंगाना एक बैकवर्ड एरिया है और 18 साल पहले फाउंडेशन-ले करने के बाद भी कार्य नहीं हुआ है तो रेलवे की क्रैडिबिलिटी क्या है? रेलवे लाइन के लिए फंड एलोकेशन और कंस्ट्रक्शन के सब्जैक्ट में इधर भी एक रूल्स एंड फ्रैम्स लगाइये। मिनिस्टर के पावर के लिए 10-20 परसेंट उसमें बदलाव कर सकते हैं लेकिन पूरे के पूरे में कोई रूल्स नहीं है कोई फ्रैम नहीं है, नेशनल थिंकिंग नहीं है, ऐसा नहीं होना चाहिए। सैफ्टी और आधुनिकीकरण के बारे में, गुड्स के लिए, रैक्स के लिए, फर्टिलाइजर्स के बारे में, सीमेंट के बारे में और जो हमारे जिले में ग्रेनाइट होता है, उसके लिए बार-बार रैक्स के लिए रेलवे से भीख मांगनी पड़ती है।

17.00 hrs

(Shri Satpal Maharaj *in the chair)*

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि कहां डिमांड है और कहां अर्निंग सोर्स है, आप लोग जरूरत के हिसाब से रैक्स प्रोवाइड कीजिए। स्टेट हैडक्वार्टर से डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर तक रेलवे लाइन नहीं है। हमने बार-बार रिक्वेस्ट की है। पिछले बजट में करीम नगर-सिकंदराबाद रेलवे लाइन सर्वे के लिए घोषित की गई, लेकिन पिछले साल एक रुपया भी नहीं दिया और इस साल भी कुछ नहीं दिया। संसद में जो घोषणा की गई, उसे पूरा करने के लिए भी कोई क्रेडिबिलिटी नहीं है। मेरे कहने का मतलब है कि जब हम चुनकर आते हैं और संसद में की गई घोषणाओं के बारे में अपने संसदीय क्षेत्र में बताते हैं, लेकिन बाद में अगर कुछ नहीं होता है, तो अगर हम अगले चुनाव में हार जाएं, तो इसके लिए किसी जिम्मेदारी बनती है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि जितने नए प्रोजेक्ट्स हैं, नई रेलवे लाइंस हैं, रेलवे के आधुनिकीकरण की बात है, अगर इसके बारे में संसद में बोलते हैं, तो उन्हें लागू करने की आपकी जिम्मेदारी बनती है। पिछले बजट में नई ट्रेनें घोषित की गई थीं, लेकिन इस बजट के एक हफ्ते पहले वे ट्रेन्स इंट्रोड्यूज हो रही हैं। पूर्व रेलवे मंत्री दिनेश जी को और नए मंत्री मुकुल जी और मुनियप्पा जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि मेरे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर करीमनगर-तिरुपति वाया पितिबिल्ली का नई रेल सैंक्शन हुई। आप एक महीने का वादा करके वह ट्रेन इंट्रोड्यूज कीजिए। गर्मी का मौसम और छुट्टियां आने वाली हैं, लोगों की सहूलियत के लिए आप कीजिए।

मैं तीन-चार बिंदु आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। रेलवे नेशनल प्रापर्टी है। यूपीए सरकार में हमारे 32 एमपीज होने के बावजूद भी रेलवे में हमें कुछ नहीं मिल रहा है, इस कारण हमें नाराजगी है। आप एक रूप फ्रेम बनाइए।

सभापति महोदय: आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री पोन्नम प्रभाकर: महोदय, आप एक मिनट बोलने का समय दीजिए। आधुनिकीकरण, सेफ्टी और डवलेपमेंट के बारे में केंद्र सरकार पहले पैसे देती थी। आप एक पालिसी बनाइए। सभी डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स का स्टेट हैडक्वार्टर से कनेक्टीविटी रहनी चाहिए। 15 साल और 18 साल पहले जो घोषणाएं हुई हैं और जिन्हें एग्जिक्यूट नहीं किया गया है, वह एग्जिक्यूट की जाएं। उन्हें पूरा करने के लिए एक्शन प्लान बनाना रेलवे मंत्री की जिम्मेदारी है। 18 साल पहले जो प्रोजेक्ट एनाउंस हुआ है, अगर वह कम्प्लीट नहीं हुआ, तो

रेलवे की क्रेडिबिलिटी के बारे में सोचना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र में करीमनगर-तिरुपति ट्रेन की घोषणा हुई है, वह ट्रेन एक महीने के अंदर चलाने की कोशिश की जाए। इस बार जो भी हुआ, कोई बात नहीं, लेकिन सप्लीमेंटरी डिमांड्स में जरूर कुछ करना पड़ेगा। हम बार-बार कह रहे हैं कि 32 एमपी होने के बाद आंध्रप्रदेश और पर्टिकुलर्ली तेलंगाना को निग्लेक्ट किया गया है। यह अच्छी बात नहीं है।

* SHRIMATI YASHODHARA RAJE SCINDIA (GWALIOR) : Thanks for the opportunity given to share my views on the Rail Budget, which has already made the political earthshake, even threatening the ruling coalition's survival at one point, since it was presented by the bold and "thinking" former Railway Minister Dinesh Trivedi last Wednesday.

A beginning was made with Mr. Trivedi initiating the long due step – hiking passenger fares. May be, he jumped the line set by his Party (TMC) to keep away from passenger fares for ***aam admi***, but the bold step promises an instant increase of Rs. 7,000 crore in cash-crunched railway coffers. The initiative could have bridged the Rs. 20,000 crore annual loss from passenger fare to some extent. The threat that Railways is on the brink of collapse could have been minimized by this modest beginning.

But that is a past now as politics has overwhelmed the realistic picture of Railways. To make it simpler and straight for my colleagues in this esteemed House as to what the future holds for Indian railways after the pressure of coalition politics has had its way. I would cite two pre-Rail Budget reports in Mail Today by Maneesh Pandey, which talk about what the Railways needs are and what it needs to do.

a) Rs. 7 lakh crore of investment in 12th Five Year Plan
b) The investment potential of Public Private Partnership (PPP) is 1.26 lakh core.
c) Railways have managed only Rs. 13,000 crore from three private investments
d) Railways need at least Rs. 1.25 lakh crore to finish its 129 key projects
e) With railways in an urgent need of overhaul, safety and modernization are top priorities and to make these real, Railways

* Speech was laid on the Table.

need a minimum investment of Rs. 10 lakh crore if we want our people to travel safe.

Like a true businessman which is what he is actually, the former rail minister has been pushing hard for safety and modernization, but for lack of bare minimum funds, he tried to enter the "no entry zone" – fare hike to begin the process at least. Not many know that railway lose most in passenger revenue, in running the unreserved passenger trains, sub-urban services and the 600 uneconomic lines it operates.

If we keep the fare hike aside and go to the other report of the same newspaper, it suggests at least 10 steps which Railways can initiate in which fare hike would not be an issue or compulsion. Some of these have been part of Trivedi's "path-breaking" Budget. These are :

1) A full-fledged logistics service to tap potential of warehouse business along the tracks
2) Utilise Real estate potential of the railways – construct freight terminals, container depots and budget hotels. I still have no clue what happened to the 44 budget hotel proposals initiated during Shri Laluji's time. At a time where country is facing a severe rooms shortage, railways hotels would have been the best bet offering lodging and connectivity from a single point.
3) Thrust of PPP – Rope in investors to realize the full potential of investment in railways in sectors like private terminals, wagon factories, high speed corridors, multi-functional complexes.
4) Stations developments – world over stations are becoming a hub of social activities and commercial spaces. We have no clue as what is happening to the World Class Station status for Delhi, Mumbai and 50 others.

Now the question is, will all these be a reality as promised in the railway budget speech of Mr. Trivedi, who even assured of getting Warren Buffet to invest in Indian railways.

There are some sectors in need of an urgent policy initiative. The freight business, the bread-and-butter of Indian railways is not as competitive as required. Getting the freight consignment from Australia to ports is cheaper than taking it to and fro from ports to plants in India. Freight is very costly and it is made to compensate for the Rs. 20,000 crore subsidy railways entails on passenger fares. But if we want to make freight business really remunerative for Indian railways, it needs to be trader-friendly with value added services and competitive pricing so that railways doesn't lose its business to roads. I am sure many would agree to this.

There are a whole range of untapped potentials in railway operations like parcel business and rail tourism sectors. I have been closely associated with culture and tourism and can say with conviction that railways need to venture into travel market in a more professional manner in sync with modern demands of travellers.

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेल सेवाओं को सुदृढ़ करने के लिये अपनी बात रखना चाहती हूं।

ग्वालियर उत्तर एवं दक्षिण भारत का मुख्य केन्द्र बिन्दु है, जहां से देश की प्रमुख रेलचध्गा ड़ियां प्रतिदिन गुजराती हैं। सैंकड़ों देशी एवं विदेशी यात्री ग्वालियर से प्रदेश एवं देश के अन्य क्षेत्रों की यात्रा करते हैं। पूर्व में ग्वालियर रेलवे स्टेशन एवं प्लेटफार्म क्रं.4 को माडल स्टेशन योजना के रूप में विकसित किये जाने हेतु सम्मिलित किया गया था। इस योजना के अंतर्गत मिलने वाली आधुनिक सुविधायें अभी तक नहीं मिली हैं। जैसेकि माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि देश के 100 रेलवे स्टेशनों को एयरपोर्ट जैसे बनाया जायेगा। उस श्रेणी में ग्वालियर स्टेशन को भी शरीक किया जाना चाहिए। ग्वालियर रेलवे स्टेशन का सर्कुलेटिंग एरिया अभी तक विकसित नहीं हुआ है। उत्तर मध्य रेलवे के अंतर्गत आने वाले बिरला नगर एवं रायरू रेलवे स्टेशन पर विकास कार्य बजट अभाव में 2-3 वर्ष से बंद पड़े हैं। विगत 62 वर्षो में मध्य प्रदेश में नई रेल लाइन डाले जाने के कई प्रस्ताव अधर में पड़े हुए हैं।

मध्य प्रदेश पर्यटन की दृष्टि से देश का प्रमुख प्रदेश है, जिसके लिए ग्वालियर रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली ट्रेनों में इमरजेंसी आरक्षण कोटा बढ़ाया जाना चाहिए। शताब्दी एक्सप्रेस में विदेशी पर्यटकों की सुविधा हेतु कांटीनैंटल नाश्ता एवं भोजन की सुविधा बढ़ायी जानी चाहिए, जिससे ज्यादा-से ज्यादा विदेशी पर्यटक आकर्षित हो सकें।

गाड़ियों की अधिकता को देखते हुए (अप ट्रेक) नई दिल्ली से मथुरा तक एवं (डाउन ट्रेक) भोपाल से बीना रेलवे स्टेशन तक थर्ड लाईन डाली जा चुकी है। परन्तु बीना से झांसी एवं ग्वालियर होते हुए आगरा एवं मथुरा तक अभी थर्ड लाईन न होने से रेल यातायात में बड़ी असुविधा होती है। बीना से मथुरा तक थर्ड लाइन का कार्य पूर्ण किया जाना प्रस्तावित है। उक्त कार्य शुरू न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को बड़ी असुविधा हो रही है। सरकार से आग्रह है कि बीना से मथुरा तक थर्ड लाईन का कार्य शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए।

ग्वालियर, प्रदेश का व्यापारिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से प्रमुख शहर बनता जा रहा है। इसलिए ग्वालियर से श्योपुर तक चलने वाली नैरोगेज ट्रेन को ब्राडगेड में परिवर्तित किये जाने हेतु योजना 8 वर्ष से लंबित है। ग्वालियर-झांसी रेल मार्ग पर सिमिरिया ताल रेलवे स्टेशन पर एवं डबरा रेलवे स्टेशन पर जेल रोड से आगे अंडर ब्रिज निर्माण का कार्य लंबित है, जिन्हें शीघ्र शुरू किये जाने की सख्त आवश्यकता है। ग्वालियर रेलवे स्टेशन से दिल्ली की ओर एवं झांसी की ओर जाने वाली संलग्न चार्ट में दर्शाई गई कई ट्रेनों में इमरजेंसी आरक्षण कोटा या तो है ही नहीं, यदि है तो बहुत ही न्यूनतम है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए।

1. 14211-12 नई दिल्ली-आगरा इंटरसिटी एक्सप्रेस का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
2. 12171-72 लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
3. 12641-42 ह.निजामुद्दीन-कन्याकुमारी थिरूकुलएक्स का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
4. 12441-42 बिलासपुर-नई दिल्ली राजधानी एक्स का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
5. 13438 सिकन्दराबाद-हजरत निजामुद्दीन एक्स का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
6. 12430 बेंगलोर-हजरत निजामुद्दीन राजधानी एक्सप्रेस का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
7. निजामुद्दीन -तिरूपति का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
8. यशवंतपुर सम्पर्क क्रांति का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
9. दुर्ग-जम्मूतवी एक्सप्रेस का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।

10. खजुराहो-निजामुद्दीन लिंक एक्सप्रेस का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
11. लोकमान्य तिलक टर्मिनस-हरिद्वार का हॉल्ट ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए।
12. मुज्जफरपुर-सूरत एक्सप्रेस को सप्ताह में 3-4 दिन चलाया जाना चाहिए।
13. नजामुद्दीन-चैन्नई को सप्ताह में 3-4 दिन चलाया जाना चाहिए।
14. 11109/11110 लखनऊ-झांसी इंटरसिटी रेलगाड़ी को ग्वालियर तक चलाया जाना चाहिए।
15. ट्रेन क्रं.14211/14212 आगरा नई दिल्ली के बीच इंटर सिटी का प्रस्थान ग्वालियर से किया जाना चाहिए।
16. मोहना में देहरादून इंटर-सिटी एवं इंदौर-अमृतसर का स्टॉपेज किया जाना चाहिए।
17. ग्वालियर-गुना रेल लाइन पर शिवपुरी रेलवे पर प्लेटफार्म क्रमांक 1 से 2 पर जाने के लिए यात्रियों की सुविधा हेतु ब्रिज निर्माण की अत्यंत आवश्यकता है।
18. क्षेत्र की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए झांसी-आगरा, अलीगढ़-आगरा, एवं दिल्ली-आगरा के बीच ई.एम.यू. ट्रेने चलायी जानी चाहिए।

मैं अपनी बातों को समाप्त करना चाहती हूं यह कहते हुए कि, पता नहीं चल रहा है कि roll back on fares होगा कि नहीं। नए रेल मंत्री की शपथ हो गई है। इंतजार इस बात का है कि क्या रेलवे विभाग फिर से ICU में भर्ती होगा? नए रेल मंत्री में साहस होगा? क्या पूर्व मंत्री जैसे vision और एक business model को अपनाते हुए रेलवे का पूरा परिवर्तन होगा?

You need the basic funds to pay for saff wages and fuel bills to run the operation of 19,000 trains, leave aside other dream projects. The fear among investors would surface again with no guarantee about returns assured, seeing the current financial health of railways. I would conclude by saying that there is no magic wand to steer railways out of this bankruptcy, but it has to be realistic in making some bold and innovative moves. At least we can take the finer points of former rail minister's budget and try executing it, cutting across coalition pressure.

*__श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल):__ भारतीय रेल देश के विकास की वाहिनी है। रेल के बिना किसी भी क्षेत्र के विकास की कल्पना अधूरी प्रतीत होती है।

महान वैज्ञानिक जेम्सवाट ने भाप की शक्ति पहचान उससे रेल का इंजन बनाया। लोहपथगामिनी का इतना अच्छा बजट लौह पुरूष ही दे सकते हैं। मैं तो रेल मंत्री जी को लौह पुरूष कहना चाहूंगा जिन्होंने इतना सुविचारित बजट दिया। रेल बजट 2012-13 आर्थिक दृष्टिकोण से ही नहीं अपितु सामाजिक दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे की सुरक्षा, संरक्षा एवं आधुनिकीकरण पर इस बजट में जो जोर दिया है उससे भारतीय रेल नेटवर्क अंतर्राष्ट्रीय रेल नेटवर्क के समकक्ष खड़ा हो सकेगा। रेल बजट जनता की मनोभावना एवं आकांक्षाओं के अनुरूप है। रेल बजट में हर वर्ग का ध्यान रखा गया है और इसे सर्वमान्य रूप से तैयार किया गया है।

मुझे विश्वास ही नहीं अपितु पूरा भरोसा है कि यूपीए अध्यक्षा माननीय श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे की चहुंमुखी विकास होगा और भारत वर्ष के हर नागरिक तक इसका लाभ पहुंचेगा। इनके समक्ष नेतृत्व में भारतीय रेल देश में ही नहीं अपितु विदेशों में भी अपनी ख्याति फैलाएगी।

मैं विषम भौगोलिक परिस्थितियों वाले उत्तराखंड राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूं जो आज भी काफी पिछड़ा हुआ है। रेल बजट मे माननीय रेल मंत्री जी ने उत्तराखंड की ऋषिकेश-डोईवाला व टनकपुर-बागेश्वर लाईन को योजना अयोग के मूल्यांकन के लिए भेजी गई 84 नई परियोजनाओं में सम्मिलित किया है साथ ही 111 नई लाईन सर्वेक्षणों की सूची में हल्द्वानी से चोरगलिया एवं हल्द्वानी से रीठा साहिब को सम्मिलित किया है इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

रेल मंत्री जी ने 23 नई दोहरीकरण परियोजनाआं की सूची में लक्सर-हरिद्वार के कहीं-कहीं दोहरीकरण के लिए सम्मिलित किया गया है। राज्यों के सहयोग से निष्पादित की जाने वाली 31 परियोजनाओं की सूची में उत्तराखंड सरकार के सहयोग से देवबंद (मुजफ्फरनगर-रूड़की) को शामिल किया है। इसी प्रकार अजमेर-हरिद्वार एक्सप्रेस के फेरों में बढ़ोत्तरी की गई है तथा हावड़ा-लालकुआं एक्सप्रेस को साप्ताहिक रूप से मुगलसराय-वाराणसी-लखनऊ के रास्ते साप्ताहिक रूप से चलाने एवं काठगोदाम-दिल्ली-सराय राहिल्ला एक्सप्रेस को जोधपुर तक विस्तार देने पर मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

---

* Speech was laid on the Table

मैं कुछ और प्रस्तावों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। यदि उन्हें सम्मिलित कर लिया गया तो भारतीय रेल का भविष्य और उज्जवल होगा-

- रेल बजट 2011-12 में रामनगर से हरिद्वार लिंग एक्सप्रेस की घोषणा की गई थी इसका संचालन शीघ्र प्रारम्भ होना चाहिए।
- प्रथम एवं तृतीय श्रेणी ज्वाईंट एसी कोच ट्रेन नं. (15013/14) में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाएं जाएं जिससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा।
- प्रातः रामनगर से चलकर दोपहर में दिल्ली पहुंचने वाली एवं दोपहर में दिल्ली से चलकर शाम को रामनगर पहुंचने वाली संपर्क उत्तर क्रान्ति एक्सप्रेस में (15035/36) एसी चेयर कार का कोच लगना चाहिए। चूंकि यह गाड़ी दिन-दिन की है इसलिए इसमें तृतीय श्रेणी एसी स्लीपर कोच की ऐसी कोई विशेष आवश्यकता नहीं है।
- रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए।
- कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाईन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए।
- आईआरसीटीसी एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए।
- पर्यटकों एवं दूरदराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है।
- रामनगर, काठगोदाम एवं कोटद्वार से मुम्बई तक सीधी सुपरफास्ट ट्रेन होनी चाहिए।
- बीमार यात्रियों के लिए हल्के भोजन जैसे दलिया, खिचड़ी आदि प्रदान करने के लिए भी रेलवे को सकारात्मक सोचना चाहिए।
- आजकल देश में डायब्टिज के मरीजों की संख्या काफी अधिक है। ऐसे में उन्हें शुगर फ्री खाद्य उपलब्ध करवाने के बारे में भी रेलवे को विचार करना चाहिए।
- रामनगर व ऋषिकेश रेलवे स्टेशन जिनको कि मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना प्रस्तावित है। इनके लिए पब्लिक प्राईवेट पार्टनराशिप की अनुपातिक व्यवस्था क्या है और इसकी जानकारी सार्वजनिक कर पब्लिक को दी जानी चाहिए और इनको मल्टी फंक्शनल स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए कार्यवाही शीघ्र प्रारम्भ करनी चाहिए।

- गुवाहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड से बहुत लोग फौज में हैं। बार्डर पर तैनाती की वजह से छुट्टी पर आते-जाते समय उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। प्रसिद्ध कामाख्या देवी का मंदिर भी गुवाहाटी में है। उत्तराखंड देवभूमि है जिसमें बहुत से तीर्थ हैं। गोहाटी से हरिद्वार तक ट्रेन चलने से तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।
- कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रैक बनाया जाना चाहिए।
- कोटद्वार, ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए। व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर हैं।
- नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेवा में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं। 12331-12332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 15653-15654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 15651-15652 लोहित एक्सप्रेस, 12327-12328 उपासना एक्सप्रेस एवं 15097-15098 जम्मू बरौनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए।
- सर्दियों के मौसम में तथा घने कोहरे से रेल गाड़ियां 8-10 घंटे तक लेट हो जाती हैं यात्रियों को भोजन उपलब्ध करवाने के लिए रेलवे को चाहिए की वह छोटे स्टेशनों पर भी भोजन की उपलब्धता तथा छोटे बच्चों के लिए दूध सुनिश्चित करे जिससे गाड़ी के लेट होने पर भी यात्रियों को भोजन तथा बच्चों को दूध उपलब्ध हो सके।
- केदारनाथ, ग्वालदम और कर्णप्रयाग में प्रस्तावित कम्पयूटराईज्ड रेल आरक्षण केन्द्र शीघ्र खोले जाने चाहिए।
- अंतर्राष्ट्रीय रेल सम्पर्क को बढ़ाने के लिए और प्रयास करने चाहिए। कोलकाता से थाईलैण्ड वाया मयंमार, बांग्लादेश तक रेल सम्पर्क होना चाहिए जिससे पर्यटन एवं व्यापार में वृद्धि होगी।
- देहरादून से कानपुर तक एक सीधी ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और फर्स्ट एसी कोच की सुविधा उनमें देनी चाहिए।
- खाने की गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे को पीपीपी मोड अपनाना चाहिए। हल्दीराम, बीकानेर जैसे प्रसिद्ध ब्रांडस के साथ रेलवे को जोड़ना चाहिए।

- पैलेस ऑन व्हील्स की तर्ज पर ताजमहल तक एक गाड़ी चलानी चाहिए बल्कि मैं तो यह कहना चाहूंगा कि ताज महल के पास तक एक अलग रेल कोंरिडोर बनाया जाए जिससे सुबह पर्यटक जाकर शाम तक वापिस लौट आएं। इससे पर्यटन को तो बढ़ावा मिलेगा साथ ही रेल की आमदनी में भी वृद्धि होगी।

मैने पूर्व में भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल राज्य मंत्री था, तब हम लोगों ने बायलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारम्भ किया था। इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टेंक के अंदर कंटेन हो जाएगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है। यदि यह बायलोजिकल टायलेट्स बन जाए तो रेलवे ट्रैक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जाएगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा। डीआरडीओ के साथ मिलकर सरकार इस संबंध में जो कार्यवाही कर रही है, उसमें तेजी लाकर सरकार इसे शीघ्र ही रेलवे में लागू करे।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि विभिन्न देशों के रेल नेटवर्क का अध्ययन कर भारत में भी तेज गति की ट्रेन चलनी चाहिए। विश्व में सबसे तेज गति की रेल जापान में चलती है जो कि 581 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलती है। इस रेल का विकास जापान रेलवे ने मैग्नेटिक लेविटेशन ट्रेन सिस्टम के आधार पर किया है। चीन ने भी तेज गति की रेल श्रृंखला में 574.8 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से बुलेट ट्रेन का विकास किया है जो सफलतापूर्वक चल रही है।

मैं यूपीए अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी, माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमाहेदन सिंह, माननीय रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी एवं माननीय रेल राज्य मंत्री श्री के.एच. मुनियप्पा तथा श्री भरत सिंह सोलंकी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने 125 किलोमीटर लम्बे ऋषिकेश से कर्णप्रयाग रेलवे लाईन के निर्माण का शिलान्यास किया। मेरा उनसे आग्रह है कि वह इसका निर्माण कार्य शीघ्र शुरू करवाएं क्योंकि यह रेल सामाजिक, पयटन एवं सामरिक रूप से महत्वपूर्ण है।

अंत में मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं और सरकार को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने इतना सुविचारित और विकासोन्मुखी रेल बजट 2012-13 दिया।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** मुझे बड़े खेद के साथ् यह कहना पड़ रहा है कि प्रति वर्ष की तरह इस वर्ष का रेल बजट भी कई नई परियोजनाओं का पुलिंदा है जिनपर कभी समय पर अमल नहीं किया जाता है । महोदया, ऐसी कई महत्वपूर्ण परियोजनाए जो कि राष्ट्रीय स्तर पर महत्वपूर्ण है, रेलवे के दफ्तरों में कागजों में धूल खा रही है और कई वर्षों से लंबित पड़ी है । जबकि ऐसी कई परियोजनाओं को कैबिनेट कमिटी ऑन ईकोनोमिक अफेयर्स ने भी पास किया है, और सर्वे के दौरान इनका रेट ऑफ रिटर्न भी रेलवे के लिये लाभदायक पाया गया है ।

ऐसी ही एक परियोजना मेरे निर्वाचन क्षेत्र में वर्षों से लंबित पड़ी है । वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट में अकोला-खंडवा तथा खंडवा-रतलाम के बीच गेज परिवर्तन के काम की शुरूआत का प्रस्ताव था लेकिन अकोला-खंडवा रेल मार्ग पर यह काम आज तक शुरू नहीं हो पाया है । खंडवा-रतलाम रेल मार्ग पर यह कार्य प्रगति पर है और अनुमानित दो वर्षों में पूरा होने की संभावना है लेकिन अकोला-खंडवा रेल मार्ग के लिये कई वर्षों से रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है ।

यह एक महत्वपूर्ण रेलवे मार्ग है और स्वतंत्रता से पूर्व मीटर गेज लाईन पर अजमेर से काचीगुढ़ा तक रेलगाड़ी चलाई जाती थी । यह रेल मार्ग दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का मार्ग है । आज यह दक्षिण भारत को उत्तर भारत को जोड़ने के लिये एक मात्र मार्ग है जो कि भुसावल एवं नागपुर से होकर जाता है । यदि इस रेल मार्ग का गेज कनवर्जन किया जाए तो यह सबसे कम दूरी वाला दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ने वाला मार्ग होगा । इस परियोजना को भी कैबिनेट कमिटी ऑन ईकोनोमिक अफेयर्स ने पास किया था और रेलवे के सर्वे के दौरान इसका आर.ओ.आर. भी 25 प्रतिशत पाया गया था लेकिन 2008-09 के रेल बजट में इसके जिक्र के बाद उनके बाद के रेल बजटों में यह परियोजना आश्चर्यजनक तरीके से लुप्त हो गई है ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना की और ध्यान दिया जाए और जल्द से जल्द पूरा किया जाए । एसी राष्ट्रहित की परियोजनाओं के लिए एक विशेष पॉलिसी बनाई जाए ताकि राष्ट्रहित की परियोजना को क्षेत्र हित की परियोजनाओं के मुकाबले में प्राथमिकता मिल सके । इसके

---

*Speech was laid on the Table.

अलावा, ब्रिटिश कालीन रेल मार्ग जो कि यवतमाल -मुर्तीजापुर-अचलपुर के बीच है और इस पर शकुंतला एक्सप्रेस चलाई जाती है, मैं इस विषय पर भी सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । एक नैरो गेज रेल मार्ग है और इस रेल मार्ग का ठेका लिकिन्सन नामक कंपनी के पास था जो कि पिछले तीन वर्ष पहले समाप्त हो चुका है । इस रेल मार्ग के गेज कनवर्सन की लंबे समय से मांग की जा रही है । मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस लाइन का गेज कनवर्जन यवतमाल-मुर्तिजापुर-अचलपुर से बैतुल तक तुरंत गेज कनवर्जन कराया जाए।

इन सुझावों के अलावा, मैं कई रोज-मर्रा के यात्रियों की समस्याओं से आपको अवगत कराना चाहता हूं ताकि उन्हें दूर किया जा सकें ।

गोंडवाना एक्सप्रेस भुसावल और दिल्ली के बीच चलती है लेकिन भुसावल के यात्रियों को दूसरा छोटा मार्ग उपलब्ध होने की वजह से वे इस रेलगाड़ी को प्राथमिकता नहीं देते । इस रेलगाड़ी से ज्यादा से ज्यादा फायदा अकोला, अमरावती और यवतमाल जिलों के यात्रियों को है, लेकिन इस रेलगाड़ी के मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर नहीं रूकने से उन्हें इस सुविधा से वंचित होना पड़ रहा है । मेरा सरकार से अनुरोध है कि गोंडवाना एक्सप्रेस और तिरूपति एक्सप्रेस को मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर रोकने का आदेश जारी करें । इसी तरह नागपुर-पुणे एक्सप्रेस को भी यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर रोकने का आदेश जारी करें । ट्रेन क्रमांक 17639 काचीगुड़-अकोला इंटरसीटी एक्सप्रेस काचीगुढ़ा और अकोला के बीच चलती है । इस ट्रेन का अकोला से वाशिम करीब 80 किलोमीटर तक कोई हाल्ट नहीं है जिससे कई तहसील के यात्रियों की असुविधा का सामना करना पड़ता है । अकोला और वाशिम के बीच जवूलका रेलवे स्टेशन पर यदि इस रेलगाड़ी को रोका जाए तो इससे इसके आस-पास की 3-4 तहसील के लोगों को सुविधा होगी ।

इसके अलावा कई तरह की समस्याओं की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है जैसे कि अकोला और मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर शेड को बढ़ाना, अमरावती-सूरत पैसेंजर को रोज चलाया जाना, अकोला रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर आने जाने की सुविधा को ध्यान में रखते हुए एक और पुल का निर्माण करना इत्यादि ।

मेरा आपसे अनुरोध है कि अकोला से नई दिल्ली वाया नरखेड-बैतुल-इटारसी एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए ताकि इन क्षेत्र के लोगों को दिल्ली आने-जाने में सुविधा प्रदान की जा सकें ।

माननीय रेल मंत्री ने इस वर्ष के बजट में लगभग सारे वर्ग के रेल यात्रियों के लिए रेल किरायों में इजाफा किया है । पिछले कई वर्षों से रेलगाड़ियों का किराया नहीं बढ़ाया गया था लेकिन किराने न बढ़ाने के साथ-साथ रेलगाड़ी में मिलने वाले खान-पान और मूलभूत सुविधाओं में जो गिरावट आई है उसकी

ओर भी ध्यान देने की जरूरत है । ट्रेन में पसरी गंदगी और खान-पान की गुणवत्ता दिन प्रति दिन गिरती ही जा रही है । मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन बढ़े हुए किराए के साथ उन्हें बेहतर मूलभूत सुविधाएं भी उपलब्ध कराई जाए ।

इन्हीं शब्दों के साथ इस रेल बजट का पुरजोर विरोध करते हुए मैं अपने सुझाव समाप्त करता हूं।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): सभापति जी, मैं झारखंड राज्य से आता हूं, जो नया प्रदेश है। वर्तमान में जो रेल बजट पेश हुआ है, उसमें 6853 स्टेशनों का पूरे भारत में जिक्र किया गया है। लगभग एक करोड़ तीस लाख लोग सफर करते हैं। दुर्भाग्य यह है कि अगर राजधानी और शताब्दी गाड़ियों को छोड़ दिया जाए, तो जो दूसरी गाड़ियां हैं, उनकी स्थिति इतनी दयनीय है कि कहने लायक नहीं है। यहां जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल पारसनाथ है। इसे लोग मधुबन बोलते हैं। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि नया सर्वे का काम शुरु होगा जैसा कि बुकलेट में कहा गया है। वर्तमान में आठ वर्ष से गिरीडीह-कोडरमा, कोडरमा-हजारीबाग पेंडिंग है। यहां धीमी गति से काम चल रहा है। मेरा आग्रह है कि इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा कराया जाए। पारसनाथ वाया मधुबन-गिरिडीह सर्वे की शुरुआत कब से की जाएगी, इसकी भी जानकारी मिलनी चाहिए। मेरे लोकसभा क्षेत्र में तीन मंडल हैं- आदरा, धनबाद और आसनसोल। इन तीनों मंडलों से सबसे ज्यादा राजस्व आता है। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि यहां स्टेशनों की स्थिति बहुत दयनीय है। हमारे क्षेत्र के लिए ट्रेन की बहुत एनाउंसमेंट हुई कि बहुत ट्रेन चलेंगी। मेरी मांग है कि कम से कम आसनसोल से बरकाखाना के बीच एक जनशताब्दी गाड़ी चले जो दो राज्यों को लिंक करे। इस क्षेत्र का जो भी स्टेशन है, उसे दुरुस्त किया जाए। वर्तमान में नेताजी सुभाषचन्द्र बोस के नाम से गोमो जंक्शन का नामकरण किया जाए। वहां जो सुविधाएं बहाल होनी चाहिए, वह वर्तमान में नहीं हैं। चंद्रपुरा जंक्शन में कोयलांचल का क्षेत्र है, पावर प्लांट है, बीआरएल है, कोल इंडिया के कामगार रहते हैं। हम वहां स्टेशन पर गाड़ी के ठहराव के लिए बराबर मंत्री जी से आग्रह कर रहे हैं। भले ही ट्रेन छः या आठ घंटे लेट चले लेकिन अगर माननीय सांसद अगर बोलेंगे कि दो मिनट का ठहराव हो जाए तो वह नहीं होता है। नए मंत्री महोदय आए हैं, पुराने वाले भी अच्छे थे। हम नए मंत्री जी से ज्यादा उम्मीद करते हैं चूंकि वे इस विभाग में पहले भी थे। मेरा आग्रह है कि नेताजी सुभाष जंक्शन पर 12941,12942 आसनसोल अहमदाबाद एक्सप्रेस, हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस सं. 12307, 12308 का ठहराव हो। ट्रेन सं. 12987/12988 सियालदाह-अजमेर एक्सप्रेस में काफी माइनोरिटी भाई अजमेर जाते हैं लेकिन ट्रेन का ठहराव नहीं होने के कारण काफी दिक्कत होती है। हमारे होम स्टेशन चंद्रपुरा जंक्शन में आता है, हमें ट्रेन पकड़ने के लिए धनबाद जाना ही पड़ता है। गरीब रथ चंद्रपुरा होकर जाती है, इसका ठहराव चंद्रपुरा जंक्शन में हो। हटिया लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस का ठहराव पारसनाथ स्टेशन जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है, वहां किया जाए। टाटा अमृतसर जलियांवाला बाग एक्सप्रेस का ठहराव पारसनाथ में किया जाए। मेरा आग्रह है कि रांची-अलीपुरद्वार एक्सप्रेस 15761/15762 का ठहराव चंद्रपुरा में किया जाए। पटना-रांची जनशताब्दी एक्सप्रेस का ठहराव चंद्रपुरा जंक्शन में हो। कोयलांचल का हृदय स्थल है फुलारीटांड स्टेशन है, यहां

हावड़ा-जबलपुर एक्सप्रेस का ठहराव हो। इसके साथ ही इसमें पेन्ट्री कार होनी चाहिए। यह तीन राज्यों को जोड़ने वाली गाड़ी है, लेकिन इसमें पेन्ट्री कार नहीं है। वर्तमान में हमारा आग्रह है कि हमारे यहां एक रामाकुंडा हाल्ट है। पिछले लगभग दस सालों से इस विषय को हम लोग यहां रख रहे हैं। रेल मंत्रालय के द्वारा कहा गया कि हमारे पास धन की कमी है। हमने कहा कि यदि आप कहें तो हम एमपीलैड से धन देने के लिए तैयार हैं, लेकिन उस हाल्ट का निर्माण कराया जाए।

सभापति महोदय : आप दे दीजिए।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : ताकि वहां के ग्रामीणों को उसका लाभ मिल सके। इसके अलावा गिरिडीह जो जिला हैडक्वार्टर है, यह एकमात्र स्टेशन है, यहां हावड़ा और गिरिडीह के बीच एक नई ट्रेन चलाई जाए। उसके साथ ही पटना के लिए भी वहां से एक गाड़ी चलाई जाए और बाकी मिलकर बतायेंगे।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि पश्चिम बंगाल रामपुर हाल्ट स्टेशन से भारत की राजधानी नई दिल्ली के लिए सीधे दूरगामी ट्रेन की सेवा उपलब्ध कराई जाए और डाउन विक्रमशिला एक्सप्रैस का भागलपुर, पश्चिम बंगाल रामपुर स्टेशन तक विस्तार किया जाए और डाउन रांची-कामाख्या एक्सप्रैस का फेरा बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाए।

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): Hon. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to participate in the debate and discussion on the Railway Budget for 2012-13. At the very outset, I heartily congratulate Shri Mukul Roy on his having been inducted as the new Railway Minister in the UPA-II and, at the same time, I wish him success in his all endeavours as the new Railway Minister of the country. While participating in the debate and discussion being held on the Railway Budget for 2012-13, I feel it quite necessary to keep on record my anguish and dissatisfaction over the discriminatory policy approach adopted by the immediate outgoing Railway Minister in relation to North-Eastern Region, particularly to my Bodoland Territory.

Hon. Chairman, Sir, according to my observation with regard to the new railway projects pertaining to the requirement of the construction of Railway infrastructure and introduction of new train services proposed in relation to North-Eastern region is concerned, the number of the projects and the introduction of new trains is quite negligible and discriminatory one compared to other regions across the whole country.

Kokrajhar is not only the Headquarters of Kokrajhar district which is the last border district of Assam adjacent to West Bengal border, but also it is the Headquarters of Bodoland Territorial Council, an autonomous tribal administrative unit within Assam. All the south and west bound trains pass through Kokrajhar Railway Station but very unfortunately, except a few south and west bound trains like Rajdhani Express, Brahmaputra Mail, North-East Express, Kamrup Express, Bangalore Express, Trivandrum Express, Ernakulam Express, Avadh Assam Express, Guwahati-Chennai Express, Kanchenjunga Express, L.T.T. (Dadar) Express-15645 Up, other south-west bound important trains do not have stoppage at Kokrajhar Railway Station which has become a matter of serious concern and great regret for the three million Bodoland people. This matter of

serious public importance has to be taken care of by the Ministry of Railways with great sincerity and positivity taking into account the aggrieved sentiments of the people of the concerned area.

I therefore, through you, Sir, would strongly urge upon the new Union Railway Minister to take appropriate steps to help provide for the following trains at Kokrajhar Railway Stations immediately. Saraighat Express, Bikaner Jodhpur Express, Yeshwant Express, Jammu Tawi Express, Capital Express, Jha Jha Express, Secunderabad Express, Poorvottor Sampark Kranti Express, Okha Express, Amritsar Express, Amarnath Express, Karmabhoomi Express, Guwahati-Puri Express and L.T.T. (Dadar) Express -15647 UP.

Apart from Kokrajhar Railway Station, the following trains should also be allowed to be stopped at different railway stations as mentioned herein below:

At Gossaigaon Hat Station: 5959 Up /5960 Down-Kamrup Express, 2515 Up –Trivandrum Express, 2345/2346- Saraighat Express, 5609 Up/5610 Down – Avadh Assam Express, 2505/2506 North East Express;

At Fakiragram Railway Station: 2515 Up- Trivandrum Express, 2505/2506 – North East Express, 2509 Up – Bangalore Express;

At Basugaon Railway Station: 4055 Down/4056 Up-Brahmaputra Mail, 2505/2506 – North East Express & 5959 Up/5960 Down – Kamrup Express, New Coochbehar-Kamakhya Inter-city Express, Dhubri-Kamakhya Inter-city Express.

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech now.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY: Could I lay rest of my speech?

MR. CHAIRMAN: You have already spoken for more than five minutes.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY: I am coming from a very backward region ‘Bodoland’. The Government of India have always been showing discrimination against Bodoland people. I must have to get a chance to explain all the problems of my people. If I could not speak here, where should I speak? Should I speak in the sky?

MR. CHAIRMAN: Please conclude but be brief.

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY: At Bijni Railway Station: 2505/2506 – North East Express, 5959 Up/5960 Down-Kamrup Express, 2345/2346-Saraighat Express, 2509 Up –Bangalore Express and Amarnath Express;

At Barpeta Road Railway Station: 2505/2506 – North East Express, 5639 Up – Puri Express and 5651 Down /5652 Up-Lohit Express;

At Sarbhog Railway Station: 4055 Down/4056 Up – Brahmaputra Mail.

In addition to the aforementioned long pending demands, I also would like to request the Union Railway minister to take appropriate steps to fulfill the genuine demands and grievances at the earliest possible as highly solicited.

Here, I would like to mention, out of a good number of proposed trains to be introduced, only few trains have been mentioned for the North-Eastern Region. It is a great discrimination. How can we tolerate this?

सभापति महोदय: आपकी बात पूरी हो चुकी है। अब आप संक्षिप्त कीजिए।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : पूर्वोत्तर के लोग अपनी जेब का पैसा खर्च कर के, टिकट ले कर ट्रेन से चलना चाहते हैं। उनको यह हक क्यों नहीं है? यह बहुत लज्जा की बात है। मैं मांग करता हूँ कि रंगिया से भूटान तक एक नई रेलवे लाईन शुरू की जाए। Let there be a new railway line from Rangia Railway Junction to Sandrupjungkha (Bhutan). Let there be another railway line from Kokrajhar to Gelephu (Bhutan). Let there be another railway line from Fakiragram to Bhutan. Let there be introduction of a new super-fast train by the name Arunachal Bodoland Superfast Express from Murkongselek to New Delhi. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Rakesh Sachan.

Nothing will go on record except what Shri Rakesh Sachan says.

(Interruptions)[*]

[*] Not recorded

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY: Sir, is it a justice? … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat now.

*DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL) : The Railway Budget presented by the Railway Minister of UPA-II Government for the year 2012-13 under the leadership of UPA Chairperson, Smt. Sonia Gandhi under the guidance of Prime Minister and Finance Minister is commendable. It has all the ingredients of development, welfare, aam admi oriented and a vision for the future.

The railway budget 2012-13 is development –oriented, safety-oriented, madernisation –oriented, welfare oriented and concerned with the well-being of the common man because the UPA Government while framing the Railway Budget had kept the common man in mind. The new approach conceived by the Railway Minister and UPA Government before framing the Railway Budget had consultation with the Chief Ministers of all State Governments, Members of Parliament of concerned States and Zones, intellectuals and all the stakeholders. This is a good gesture and a commendable act. This shows the commitment of UPA-II Government to democratic norms it adopts and values it attaches it to the all walks of society of this country.

The expert opinions, the Railways Minister has taken from Sam Pitroda on Modernisation and Mobilisation of Resources, keeping in view of the World Class technology and competing with the world class safety traveling facility to be provided to the passengers of Rail Travellers of India. I think the Sam Pitroda's rich experience and advice as a revolutionary change had taken place in the Department of Telecommunications. I have, no doubt, that the Railway Ministry will also achieve the same feat in the field of Modernisation, Resource Mobilisationa and Safe Travel System.

Constitution of a Committee to examine the issue of Railway Safety keeping in view of the current standards of safety on Indian Railways possessed suitable benchmarks and safety protocol under the able leadership of Dr. Anil Kakodkar, who himself is an eminent scientist. As per the speech of the Railway

* English translation of the speech originally laid on the Table in Telugu.

Minister, it seems the Committee had already submitted its report on 17/2/2012 and recommended far reaching measures and safety protocols.

I request the Hon. Railway Minister and the UPA Government to take serious note of the suggestions and without compromising, take all the measures for the safety of the Railway passengers by implementing the good suggestion of Dr. Anil Kakodkar Committee.

I also congratulate the Railway Minister for proposing to constitute a Railway Safety Authority and Railway Research and Development Council to oversee the safety aspects of railway travel.

As per the expert group recommendations, in respect of modernization programme, with a mission mode, the proposal to appoint mission directors in each of the identified areas for a period of 3 years term to achieve the mission goal shows the commitment and concern of the UPA Government to the safe railway travel, particularly towards the poor, who choose travel by rail as the rail travel is the cheapest mode of transport at present.

The UPA Government's vision to build a New, Safe and Modern, Passenger and Freight Transportation System, which would contribute at least 2-2.5% to the GDP of the Nation as against the less than 1% at present and provide much needed employment opportunities to our people for choosing multi-pronged approach focusing on (i) Safety; (ii) Consolidation; (iii) Decongestion and Capacity Augmentation; (iv) Modernisation and (v) to bring down the operating ratio from 95% to 84.9% in 2012-13 and 74% in the terminal year of the 12th Plan, which would be an improvement over the best ever achievement by Indian Railways shows the fore vision of the UPA Government.

Any success of any institution or industry depends upon the basic strength of the infrastructure of the industry or institution. For a system like Railway, the basic strength is (i) Good track system; (ii) Solid, good and safe bridges; (iii) World class signaling and telecommunication system; (iv) Rolling Stock and (v) Good Stations and good and convenient freight terminals.

We must appreciate the Railway Minister and the UPA government under the leadership of Madam Sonia Gandhi for focusing more on above 5 subjects and I think these focused areas will achieve the goals though in a time bound programme.

Proposing to constitution of Logistics Corporation for development and management of existing Railway good sheds and multi-model logistics parks to undertake and to upgrade of our good sheds with an aim to provide logistic solutions to the Rail users cutting on their operating costs, formation of Indian Railway Stations Development Corporation with an intention to develop the stations and maintain them on the pattern of airports is a well thought idea. But it should be sincerely implemented.

But, as many of the State Governments are financially weak and their annual plan budgets are barely sufficient to meet their local needs in laying the new lines, the cost sharing proposals, the public-private participation (PPP) are to be re-thought. Like airport and luxury buses, wherein the affluent passengers only travel, the rail travel is poor, aam aadmi's travel facility. More number of lines are in remote and backward areas, to cover by cost-sharing system or PPP will not move faster and the railway network spread and development will get a setback rather it will move at a snail's pace. I request the Railway Minister, the Finance Minister and the Prime Minister to have a second thought over the cost-sharing and PPP approach and the Government of India to bear the total cost of new projects, more so in the backward areas of the country and backward states.

One of the objectives of Railway Ministry is to lay new lines (i) socially desirable (ii) the backward region development. This concept is to be kept in mind. No PPP projects will come to socially desirable project and in the backward areas as these lines ROR will not be good and no private entrepreneur will prefer to take up these projects in the partnership. Hence, I request the Government of India, the Railway Ministry to not go forward with the idea of PPP or cost sharing

with the State Governments as our experience shows that not many states have come forwarded for the cost sharing basis.

The doubling and electrification is given priority as per the Railway Minster's presentation. But there is not much pursuable achievements and only a marginal improvement has been given over previous years. But this year nearly Rs. 753 crores have been increased for doubling works which is very meager increase. For early completion of doubling works, more allocations have to be made so that the works will be completed in a time bound programme and the congestion on long and very important routes are reduced. In this regard, I request the Hon. Railway Minister to include Secunderabad-Dronachalam Section of South Central Railway Zone, which is an important South Zone route and number of trains are also being increased on this route to Bangalore, Chennai and Goa. Hence, the doubling work has to be taken up immediately.

Electrification of 4500 kms. route is supposed to be completed in the 11th Plan. The proposals of electrification of 6500 kms. during the 12th Plan by net 2000 km. increase in the 12th plan is an ambitious plan. I congratulate the Minister as the electrification helps the trains to move faster and reduce the journey time and it helps the country from saving petroleum products consumption, which could be used for other purposes. It also reduces pollution. I request the Hon. Minister for Railway to take up the Secunderabad-Dronachalam Section for electrification.

Laying of new railway lines plays a vital role in the development of any part of the country and gives wide range connectivity to the remotest areas. More so, the country like India which is a fast developing country. Laying of new lines helps the in establishing new industries along the railway tracks, which would generate employment of various types, both skilled, semi-skilled and unskilled directly and lakhs of jobs indirectly. The new lines will provide accessibility to remote and backward areas, through which the mineral riches of the country, hilly and very remote areas, were minerals are available in plenty could be exploited

for development of the country. Though 11 new line projects are supposed to be cleared by the Planning Commission, completion in 2012-13 years many lines throughout the country are still pending like one new line in my parliamentary constituency between Gadwal and Macherla of South Central Railway, whose survey is completed several times and pending since 30 years. It was upgraded and sent to the Railway Board. At present, the survey is pending with Railway Board. This line between Gadwal and Macherla passes through most backward districts of Telegana and also this will be a direct connecting link between Coastal Andhra, Telegana, Mumbai. I request the Hon. Railway Minister to get clearance from the Board immediately as it is already included under PPP list and Government of Andhra Pradesh has also agreed to bear its share and provide the land free of cost.

A new line between Vikarabad in Ranga Reddy District of Andhra Pradesh to Krishna Railway Station in Karnataka State in Raichur District, which has to be planned via Kondagal. This may be taken up immediately. I thank the Hon. Railway Minister for sanctioning Akkannapet-Medak, Bhadrachalam and Kovur new lines in 2012-13 budget and also for sanctioning MMTS Phase-II for Andhra Pradesh and proposing to set up SPV with the Government of Andhra Pradesh for commercial management of MMTS.

In respect of railway based industries, though South Central Railway is providing high revenues to the Railways, not even a single railway based industry is sanctioned in the current budget of 2012-13. The earlier promised Wagon Factory at Kazipet is still pending. At Gadwal Railway Station of Secunderabad-Dronachalam Section of SCR, 100s of acres of vacant land of railways is lying unused. Some of railway based industries, if it is started here, will help the development of perennially drought prone Mehboobnagar District and also provide employment to the youth of Telengana.

The rise in the budget from Rs. 762 crores in 2011-12 budget to Rs. 1102 crores in 2012-13 budget and steps to escort the trains by RPF/GRP as a security measure and integrating with All India Passenger Helpline is greatly appreciated, and which will help in providing help immediately to the women and needy. This is a well thought and foresighted act.

Coming to my own state of Andhra Pradesh and South Central Railway Zone, great injustice had been meted out in clearing the projects and works and more so in the Telengana area. In the list of 31 projects being executed with the state cooperation, 5 projects from AP is included in 2012-13 budget. But not even a single project is chosen from Telengana area. Laying of new line between Gadwal and Macherla in SCR in the PPP category is pending at Railway Board level. I request the Hon. Railway Minister to take up necessary steps to clear the project immediately, which is in Telengana area.

A new line between Hyderabad and Sreesailm, survey had been completed and sent to the Railway Board. I request the Railway Minister to clear this line as this line passes through naxal affected area of my constituency. Three out of 7 assembly segments of my parliamentary constituency i.e. Kalwakurthy, Achampet and Kollapoor assembly segments. The Government is also giving more importance to development of such types of areas.

The MMTS which is terminating at Umdanagar Railway Station may be extended upto Mehboobnagar. Two new trains were proposed in the Railway Budget of 2011-12 i.e. one DEMU from Gadwal to Pandurangaswamy Temple and one MEMU from Kacheguda to Raichur via Gadwal after the completion of the railway line between Gadwal and Raichur. Though a new line between Gadwal and Raichur was planned to be opened for public by March, 2011, it has not taken place and due to which the launching of DEMU and MEMU are delayed. I request the Hon. Railway Minister to take immediate necessary steps for the commissioning of Gadwal-Raichur new line and introduction of DEMU and MEMU at least upto the Pandurangaswamy Temple Railway Station, which is

ready for commissioning and trial runs have also been completed on that part of Gadwal Raichur New Line.

For the works aspect the allocation of funds for ongoing works, new lines doubling and gauge conversion is very meager this time. The allocation got reduced by Rs. 100 crores this time. In the 2011-12 budget, allocation of Rs. 350 crores and in the budget 2012-13 it is not even Rs. 300 crores. The allocations made for new lines, ongoing works and gauge conversion shows great negligence on the part of the Railway Minister for the SCR Zone which is providing highest revenue to the Railways. I request the Hon. Railway Minister to double the allocations so that the works could be completed in time. Funds allocated for the Munirabad-Mehboobnagar are Rs. 20 crores and for the Gadwal-Raichur, it was only Rs. 2 crore. Allocations for Munirabad-Mebhoobnagar may be increased to Rs. 50 crores and for the Gadwal-Raichur line which is in the final stage of completion, the entire remaining cost may be sanctioned and the line may be completed quickly.

Regarding the introduction of new trains, extension of the trains, though the weekly, bi-weekly and tri-weekly trains are introduced, the Inter-City Train between Secunderabad and Kurnool, Secunderabad-Warrangal are not being considered. I request the Railway Minister to introduce more Inter-City Trains so that congestion in Hyderabad city will get reduced as the passengers can move daily from their place of stay instead of staying at Hyderabad. This will help the students and working class people a lot.

Finally in my constituency, one Halt Station called Jogulamba Balabrameshwara Halt Station is located. Nearby this Halt Station, the world famous temple town Alampoor on the banks of river Tungabadra aboded by Lord Balabrameshwara and Jogulamba, the fifth shakti peetham of India is located.

Passengers take the Jogulamba station for boarding and getting down the trains. Day after day the patronage is increasing and there is a need for developing the Jogulamba Railway Halt Station into a full fledged Railway Station and

construction of ROB at Level Crossing at Jogulamba Railway Station. This demand is pending with the Railway Ministry for a very long time and the surrounding villages around 50 are agitating for the same cause.

In the end, I request that newly introduced trains between Kacheguda and Madurai, and Yashvantpur may be halted at Gadwal Railway Station. With this, I am supporting the Railway Budget.

MR.CHAIRMAN:Now, Shri Rakesh Sachan.

श्री राकेश सचान (फतेहपुर): महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने हमें रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मान्यवर, मैं फतेहपुर लोक सभा क्षेत्र से चुना गया हूं। मैं तीसरी बार रेल बजट पर बोल रहा हूं और हर बार अपने क्षेत्र की कुछ मांगों को मैं रखता हूं। इस बार माननीय मंत्री जी ने एक इंटरसिटी ट्रेन की घोषणा की, जो कानपुर से इलाहाबाद के लिए है। मैंने मांग की थी कि कानपुर से इलाहाबाद और इलाहाबाद से कानपुर, चूंकि फतेहपुर, जहां से मैं चुना गया हूं, कम से कम 15 से 20 हजार यात्री प्रतिदिन इलाहाबाद और कानपुर के लिए सफर करते हैं। छात्र, व्यापारी, किसान सभी लोग दैनिक यात्रा करते हैं। इंटरसिटी तो आपने दी, एक तरफ से दी है, कानपुर से इलाहाबाद जबकि मैंने मांग की थी कि इधर से भी एक दीजिये और एक इलाहाबाद से कानपुर की तरफ चले और लोकल 200 किलोमीटर की दूरी पर बीच का हमारा क्षेत्र हैं। जितने छोटे-बड़े स्टेशन हैं, 10 हजार से अधिक लोगों को इसका फायदा होगा। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि यह कानपुर से शुरू की है और सुबह जिस तरह से कानपुर से चले, उसी तरह से इलाहाबाद से भी यह ट्रेन चलायी जानी चाहिए। साथ ही साथ हमारे खागा तहसील का ओवरब्रिज तीन बार से, ममता जी कानपुर गयी थीं तब भी मैंने बात की, उन्होंने कहा कि यह स्वीकृत हुआ है, मैंने यहां सवाल लगाया, उसका उत्तर मिला कि यह पुल आपका स्वीकृत हो गया है। अभी इलाहाबाद में रेलवे की बैठक हुई थी, शैलेन्द्र कुमार जी भी थे तब भी मैंने मण्डलीय अधिकारियों के बीच में यह बात कही, उन्होंने कहा कि हम इसे मार्च तक शुरू कर देंगे। इसमें क्या दिक्कत है, खागा आरओबी बनना बहुत जरूरी है। पहले शैलेन्द्र कुमार जी के क्षेत्र में खागा आता था, ये भी इस सवाल को उठाते रहे और तीन साल हमें बीत गये हैं। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि इस आरओबी को तत्काल प्रभाव से शुरू कराया जाये।

तीसरी जो सबसे बड़ी दिक्कत है, थरियावं और असोथर के बीच में एक आरओबी हमारे यहां बहुत जरूरी है, उसे भी बनवाया जाये। थरियावं और बहरामपुर के नाम पर वह क्रासिंग है। तीसरी एक ओंग की क्रासिंग है, जो जहानाबाद को सड़क जोड़ती है, लंबी सड़क है और इस पर भी जाम लगा रहता है। एक महत्वपूर्ण आरओबी मुरादीपुर और ललौली मार्ग बिन्दकी के बीच में है, जो कंशपुर के नाम से है, तीन आरओबी हैं, हमें कहा गया कि सर्वे हो गया, एस्टीमेट बन गया और जैसे ही स्वीकृति मिलेगी, मैं इसे चालू कराऊंगा। मैं इसके लिए इस बजट में मांग करता हूं। फतेहपुर की सदैव उपेक्षा की गयी है। पिछली बार हमारा आदर्श स्टेशन आपने स्वीकृत किया, लेकिन वहां काम शुरू नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि इस स्टेशन का समुचित विकास किया जाये। 4 नम्बर प्लेटफार्म नीचा होने कारण अक्सर वहां दुर्घटनाएं होती हैं, उसका भी ऊंचीकरण किया जाये। खागा और बिन्दकी रोड़ स्टेशन पर जो छोटे-छोटे शेड बनाये हैं,

उन शेडों को भी बड़ा किया जाये। अगर दिल्ली से कानपुर और फतेहपुर जाना हो तो प्रयागराज एक्सप्रेस और नॉर्थ ईस्ट के बाद कोई भी ट्रेन नहीं है। जबकि 10-12 गाड़ियां गुजरती हैं, जो फतेहपुर और हावडा लाइन पर चलती हैं। मैं मांग करता हूं कि फतेहपुर स्टेशन पर महाबोधी, लिच्छवी, पूर्वा, शिवगंगा, झारखंड व अजमेर-सियाल्दाह एक्सप्रेस गाड़ियों को दोनों दिशाओं से आने व जाने के लिए ठहराव सुनिश्चित किया जाये। अजमेर जाने के लिए भी अगर हमारे यहां अजमेर-सियाल्दाह ट्रेन रोक दी जायेगी तो बहुत से लोग अजमेर शरीफ जाते हैं, वे कानपुर से गाड़ी पकड़ते हैं, वे फतेहपुर से गाड़ी पकड़ सकते हैं। फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या को देखते हुये एक ही टिकट खिड़की होने से हमेशा भीड़ लगी रहती है, जिससे बहुत से यात्रियों को टिकट नहीं मिल पाते हैं। वे यात्री बसों में अपना सफर तय करते हैं, जिससे रेलवे के राजस्व को क्षति होती है। अतः मैं मांग करता हूं कि फतेहपुर स्टेशन में दो से तीन टिकट खिड़कियां तत्काल खोली जायें। फतेहपुर स्टेशन से चलने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षण का कोटा बहुत कम है, इसे भी बढ़ाया जाये। फतेहपुर से प्रातः 7 बजे चलने वाली सवारी गाड़ी कानपुर 9 बजकर 30 मिनट पर पहुंच जाती है और वहां से सांय 6 बजे चलकर रात्रि 8 बजे फतेहपुर में आकर खड़ी हो जाती है। इस तरह मात्र 5 घंटे चलती है और 19 घंटे खड़ी रहती है। यदि गाड़ी को कानपुर से फतेहपुर पुनः 11 बजे से चलाकर एक अतिरिक्त फेरा लगाये तो रेलवे अतिरिक्त राजस्व प्राप्त कर सकता है। साथ ही साथ इस खड़ी गाड़ी का उपयोग किया जा सकता है। रेलवे की बहुत ज्यादा ऐसी एक्सप्रेस गाड़ियां है जो 400 से 650 किलोमीटर का सफर प्रतिदिन 6 से 9 घंटे में तय करती हैं और बाकी 15 घंटे वह दोनों दिशाओं में स्टेशनों पर खड़ी रहती हैं। इससे रेलवे को अत्यधिक राजस्व की हानि हो रही है। अतः मंत्री महोदय से आग्रह है कि इस प्रकार की कम सफर तय करने वाली इन सभी गाड़ियों को कम से कम प्रतिदिन हजार से बारह सौ किलोमीटर तक 5 से 10 घंटे और अधिक चलाकर रेलवे राजस्व में वृद्धि करा सकती है और इन खड़ी गाड़ियों का उपयोग भी हो सकता है।

इलाहाबाद से मुम्बई चलने वाली गाड़ी अगर वाया फतेहपुर-कानपुर होते हुये जाये तो इससे हमारे यहां से मुम्बई जाने वाले यात्रियों को बहुत लाभ होगा। प्रति वर्ष सर्दियों के समय कोहरे के कारण 2-3 माह के लिए चौरीचौरा, तूफान, लालकिला व जनता एक्सप्रेस गाड़ियों को निरस्त कर दिया जाता है। इससे यात्रियों को बहुत ज्यादा दिक्कत होती है। मैं आपसे मांग करता हूं कि इन गाड़ियों को निरस्त न करके छोटी-छोटी दूरी के लिए दोनों दिशाओं में चलाया जाये, जिससे दूरी कम होने से गाड़ियों में कोहरे का प्रकोप कम होगा और गाड़ियां भी ज्यादा देरी से नहीं चलेंगी। इससे दूर के यात्रियों को कम ही दूरी की निरंतर गाड़ियां उपलब्ध होती रहेंगी और वह अपनी यात्रा टुकड़ों में कुछ ज्यादा समय में भी कर सकता है।

मैं आपसे मांग करता हूँ कि इनको पूरी दूरी के लिए न चलाएँ, कोहरे की वजह से कुछ दूरी कम कर दें लेकिन इन गाड़ियों का संचालन नहीं रोकना चाहिए। हमारे यहाँ दिल्ली और हावड़ा के बीच में ही हमारा क्षेत्र है। हम लोग ईएमयू की मांग कर रहे हैं। अगर लोकल ट्रेन इस तरीके से आप चला देंगे तो राजस्व का भी लाभ होगा। फतेहपुर में छोटी-छोटी दिक्कतें हैं। खिड़की एक होने के कारण लंबी लाइन लगती है जिसके बारे में मैंने आपको लिखकर भी दिया है। मैं पुनः मांग करता हूँ कि कम से कम स्टेशन पर टिकट की खिड़की एक और बनवा दें जिससे आपको राजस्व का भी लाभ हो और बिना टिकट लिये जो लोग अक्सर चढ़ जाते हैं, वे न चढ़ें। इसके साथ ही मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): सभापति जी, आपकी मेहरबानी से मुझे जो समय मिला, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहूँगा। मैं आपके ज़रिये अपनी स्टेट जम्मू कश्मीर के लिए कुछ कहना चाहता हूँ। हमारे जो मसले पैंडिंग पड़े हैं और कुछ जो घोषणाएँ हुईं लेकिन इंप्लीमैंट नहीं हुईं, उनके बारे में मैं कहना चाहूँगा।

महोदय, पहले तो मैं मुबारक दूँगा कि बहुत बढ़िया रेल बजट पेश किया है। हर बार बजट अच्छा ही आया और लोगों पर किसी किस्म का बोझ नहीं पड़ा। इस बार थोड़ी सी बात हुई, लेकिन मैं नहीं कहना चाहता कि वह कोई बोझ है। गरीब लोगों के लिए जो पहले सैकेन्ड और स्लीपर वाले हैं, उनको छोड़ दिया जाए, लेकिन बाकी किराया वृद्धि को वैसे ही रखा जाए। मैं कहना चाहूँगा कि इस समय जो हालत है, मेरी रिक्वैस्ट है कि हमारी स्टेट में आप जानते हैं कि 13 अप्रैल, 2005 में ऑनरेबल प्राइम मिनिस्टर ऑफ इंडिया और उस समय के मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी और हमारी पूरी स्टेट के सीनियर लीडर फारूख साहब और सब लोग वहाँ बैठे थे। वहाँ दो घोषणाएँ की गईं। एक कोच फैक्ट्री कठुआ में बनाने की घोषणा की और दूसरी स्लीपर फैक्ट्री ऊधमपुर में बनाने के लिए घोषणा की। मैं माफी के साथ कहना चाहता हूँ कि उसके बाद उसका पता ही नहीं चला कि वे कहाँ चली गईं। लेकिन पिछली बार जब मैंने अपनी बहन ममता बनर्जी जी को बताया, तो उन्होंने पिछली बार कोच फैक्ट्री की बात को फिर दोहराया और उसकी जगह आइडैन्टिफाइ करने के लिए कठुआ गए। लेकिन अभी तक कुछ नहीं हो पाया है। स्लीपर फैक्ट्री का तो पता ही नहीं चला।

महोदय, आज हमारे यहाँ जम्मू कश्मीर से फिरोज़पुर तीन-चार सौ किलोमीटर पटरी बिछ रही है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि यह कैसे संभव है कि डीआरएम ऑफिस फिरोज़पुर में बने? हिन्दुस्तान में जगह- जगह ज़ोन बन गए हैं, लेकिन हमारी स्टेट में एक डीआरएम ऑफिस नहीं बना। मेरी जनाब से विनती है और बार-बार हमने कहा और 14वीं लोक सभा के बाद यह 15वीं लोक सभा आ गई है। हमारा सबमिशन है कि डीआरएम ऑफिस जम्मू में खोला जाए ताकि जम्मू कश्मीर के साथ हिमाचल भी फायदा लेगा।

इसके साथ मैं आपको यह कहना चाहूँगा कि हम सेफ्टी और सिक्यूरिटी की बात करते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि सेफ्टी कैसे हो पाएगी? मैं अपनी स्टेट के लैवल क्रॉसिंग्ज़ का एक्ज़ाम्पल देकर बताना चाहता हूँ। कुछ क्रासिंग तो आपने मैन्ड किये और कुछ अनमैन्ड आइडैन्टिफाइ किये हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि अभी तक रेलवे में जो अनआइडैन्टिफाइड हैं जिनका कोई खाता न मैन्ड में है, न अनमैन्ड में है, वहाँ बीच में इन्होंने पोल लगा दिये हैं। दोनों तरफ से वहाँ सड़कें बनी हुई हैं और बीच में इन्होंने पोल

लगा दिये। लोगों का क्रॉसिंग बिल्कुल बंद हो गया और ये रोज़ एक्सीडैन्ट्स के लिए कहते हैं। आप मेहरबानी करके इसको खोल दें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि आप देखें कि रेलवे में इतने एक्सीडैन्ट्स नहीं हुए, जितने एक्सीडैन्ट्स हमारे एन.एच. में हुए हैं। अगर आप कठुआ से जम्मू देखें, बटोह से किश्तवार देखें, हमारी जो हालत हुई है, मैं कहता हूँ कि हमें ट्रेन मिल जाए, जो पिछली बार हमारी अनाउंसमैंट हुई, कठुआ से किश्तवाड़ वाया पसौली, बनी, भदरवा - मेरी आपसे विनती है कि पूर्व मिनिस्टर त्रिवेदी जी ने इसको पढ़ा भी था। ऐसा न हो जाए कि जो पढ़ा हुआ है, वह किसी बहाने से रुक जाए। उन्होंने यह भी कहा कि हम इसको प्लानिंग कमीशन में ले जा रहे हैं और इसको नेशनल प्रोजैक्ट बनाने जा रहे हैं।

मेरी सब्मिशन है कि कठुआ से किश्तवाड़ तक ऑन प्रायोरिटी इसको बनाया जाए। आप जानते हैं कि एक करोड़ लोग वैष्णों देवी की यात्रा करते हैं। इसके लिए हमारी सभी ट्रैन्स जम्मू रुकती हैं। हालांकि ऊधमपुर तक पटरी बिछी हुई है। मेरी मांग है कि जो ट्रेन जम्मू रुकती हैं, वे ऊधमपुर तक जानी चाहिए। जो वॉश होने वाली हैं, वह न ले जाएं, लेकिन जो वॉश नहीं होती हैं, वह ऊधमपुर रुकनी चाहिए। कटरा से सैंगलदान-बनिहाल-खारी और रियासी, ऊधमपुर से कटरा तक हमारा मैक्सिमम काम हो चुका है। पिछले साल कहा गया था कि कटरा तक यह ट्रेन चलाएंगे, लेकिन इनका काम कम्पलीट नहीं हुआ। इन्होंने कहा है कि वर्ष 2012 में ट्रेन चलाएंगे। लेकिन काम में कोई प्रोग्रेस नहीं है। रियासी से आगे बुरी हालत है। इन्होंने हमारे लोगों को कहा कि सूमो और गाड़ियां डालो। हमारे लोगों से इन्होंने सूमो डलवा ली और जो लोग काम नहीं जानते थे, उन गरीब लोगों की टूटी-फूटी सड़कों पर इन्होंने सूमो चलाईं। आज इन्होंने उन गरीब लोगों की सूमो बंद करके किसी और से सूमो लेकर हमारे लोगों का नाका बंद कर रहे हैं। हमारी ज़मीन पर जो सड़क बनी है, उस पर अभी तक प्रीमिक्स नहीं हुआ है। अभी तक इन्होंने सड़कें डैमज कीं, उसकी रिपेयरिंग नहीं की है। हमारे यहां के जो लैण्ड लूज़र हैं, उनको अभी तक रोजगार नहीं मिला है। जिस जमीन पर इन्होंने मलबा फेंका है, उस पर फसल नहीं लग रही है। जिसकी फसल की बर्बादी हुई, उसको इन्होंने कम्पनसैशन नहीं दिया और अभी तक वहां मलबा पड़ा है। मैं इनको वहां लेकर गया था। मेरी जनाब से विनती है कि वह मलबा हटाएं, हमारे पैसे दें। हमारे लोगों का नुकसान न होने दें और लास्ट में मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारी जिन रेलवे लाइन्स का सर्वे हो चुका है और जो प्लानिंग कमीशन में गई हुई

हैं, उनको इमीडिएट लागू किया जाना चाहिए। इन्होंने हमें कहा था कि कश्मीर तक एक ट्रेन हम बढ़ाएंगे, क्योंकि वहां रश बढ़ा है। बनिहाल-गाजीपुर से बड़गाम तक बहुत रश है। मैं वहां गया था तो कश्मीर के लोगों ने डिमाण्ड की थी कि हमारे लिए एक ट्रेन और बढ़ाई जाए ताकि हमारी आवाजाही ठीक हो जाए। मेरी सब्मिशन है कि इन मांगों की तरफ खास ध्यान दिया जाए।

*__श्री देवीधन बेसरा (राजमहल):__ हिन्दुस्तान का सबसे पुराना रेलखंड लूप लाईन आज आजादी के 64 वर्ष के बाद भी उपेक्षा का शिकार है। देश के तीन राज्यों बंगाल, झारखंड और बिहार से गुजरने वाली लूप लाईन जो विशेषकर आदिवासी बहुल क्षेत्रों से होकर गुजरती है, का आज तक कोई विकास नहीं हो सका है।

मेरे संसदीय क्षेत्र अंतर्गत पाकुड़ रेलवे स्टेशन मूलभूत सुविधाओं से वंचित है जबकि पूर्व रेलवे में हावड़ा मंडल का सबसे अधिक राजस्व देने वाला स्टेशन पाकुड़ है। यहां से मालढुलाई एवं यात्रा भाड़ा से कुल 2600 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष रेल विभाग को आय प्राप्त होती है। सबसे दुर्भाग्य का विषय है कि आज पाकुड़ से भारत की राजधानी दिल्ली के लिए कोई सीधी रेल सेवा नहीं है और झारखंड की राजधानी रांची के लिए एकमात्र एक ही वनांचल एक्सप्रेस ट्रेन है।

अतः जनहित में निम्नलिखित योजनाओं को आगामी रेल बजट में शामिल करने का कष्ट किया जाए-

1. पश्चिम बंगाल के रामपुर हाट स्टेशन से भारत की राजधानी नई दिल्ली के लिए सीधी द्रुतगामी रेल सेवा।
2. 12367 अप एवं 12368 डाऊन विक्रमशिला एक्सप्रेस को भागलपुर से पश्चिम बंगाल के रामपुर स्टेशन तक विस्तार किया जाए।
3. 15661 अप एवं 15662 डाऊन रांची-कामाख्या एक्स. का फेरा बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाए।

* Speech was laid on the Table

*SHRI G.M. SIDDESHWARA (DAVANGERE) : The Railway Budget presented by Hon. Minister of Railways Shri Dinesh Trivedi Ji, has failed to do justice to Karnataka, particularly central Karnataka. The Railway Minister announced two to three railway projects but they are not at all helpful to the people of central Karnataka. The final location survey work is going on at a snail's pace on the railway line between Tumakuru – Chitradurga – Davanagere and the Harihara – Shiomoga railway line, both of which were announced in the Budget of last year. These works should be expedited. Hon. Minister of State for Railways Shri K.H. Muniyappa JI has pointed that farmers are against the acquisition of their fertile land for the railway project. If required the Railways should think of the alternatives by way of re-alignment of the line. Since this line connects coastal Karnataka with Hyderabad Karnataka region – it very vital and should not be neglected at all. People of this region are confused and are wondering which of these two would be considred finally - Shiomoga – Shikaripura – Ranebennuru railway line announced in the current Budget, or Harihara - Shiomaga line.

There is a need to construct an R.U.B. or R.O.B. at L.C. No.199 near Ashoka theatre. If this cannot be possible an alternative arrangement should be made. People of my district have been demanding this for the last two decades, but it is not fulfilled. Since this railway gate is used by large number of people, this work should be taken up on priority, basis.

In the Harihara – Kotturu railway line about 95 percent works have been completed and works related to safety measures are yet to be touched upon. The work has been disrupted by the farmers, as injustice was meted out to them in distribution of compensation. Laying down of the railway line was completed a year ago. But it is not operational yet as the issue of compensation to farmers was not resolved. Farmers are ready to receive the compensation fixed by the Lok Adalat, but the Indian Railways is not ready to settle the issue with the help of Lok

* English translation of the speech originally laid on the Table in Kannada

gAdalat. This is the reason why the issue became critical. Therefore I would request the Hon. Minister offer railways to intervene n this matter to do justice for the affected people and see that the said railway line would be inaugurated as early as possible.

The R.U.B. constructed at Railway Crossing No. 197 near D.C.M. township in Davanagere city is an unscientific construction. During his visit to Davanagere Shri K.H. Muniyappa Ji took the errant officers concerned into task for the such unscientific construction of lower bridge and he also had given instruction to build an additional bridge on the other side. But it has not been mentioned in the current Budget. The same is the fate of another demand for construction of over bridge at railway kms of 327 / 15 in the ring road of Devaraj urs Lay out in Davanagere city.

Inter-city train between Harihara and Bengaluru is also one of the long pending demands but it was not included in the current Railway Budget. Demand for a passenger train between Mysore and Hospet via Biruu – Arasikere – Chikkajajuru is partially fulfilled as the approval was given to run the said train from Mysore up to Biruru, if this is extended to Hospet it could have benefitted the people more.

In the 2009-2010 Railway Budget the then Railway Minister announced that all the unmanned level crossings would be converted to manned crossings by 2014. But this move was extended upto 2017 by Shri Dinesh Trivedi Ji. There are 13 unmanned level crossings in my parliamentary constituency. Not even a single railway crossing is converted till date. Many people including a well known religious leader have lost their lives. Hence the manned railway crossing works should be accorded top priority.

The city of Davangere has a good reputation in the international level. Everyday a large number of people visit here from various parts of the world. So, it is high time to develop the railway station of Davanagere city as a modern railway station with all basic amenities. In the 2009-2010 Budget itself the

railway station was given the status of as 'A' class railway station, but no such facilities are provided so far. Therefore I urge upon the Hon. Railway Minister to look into this matter.

An Air Conditioned Coach should be attached to the passenger train no. 56912 and 56909 to facilitate the people travel to Davanagere. I would like to impress upon the Hon. Railway Minister to consider all the genuine demands of my parliamentary constituency. These are pro-development demands. So, necessary steps should be taken up in this 2012-2013 Railway Budget itself.

17.32 hrs

ANNOUNCEMENT REGARDING CANCELLATION OF SITTING OF THE HOUSE

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir, a good number of hon. Members from all sides have, in fact, been wanting that on Friday, that is, 23rd March, 2012, we may not have the sitting of the House as it is, in fact, Gudi Padava in Maharashtra, Ugadi in Andhra Pradesh and Karnataka and also Vikram Samvat 2069. We are agreeable to that but you may kindly take the sense of the House. If the House agrees, my request would be that the other pending business will have to be finished.

MR. CHAIRMAN : I think the House agrees to that.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

सभापति महोदय: इस पर सदन की सहमति है। इसलिए फ्राइडे की सिटिंग कैंसिल की जाती है।

17.34 hrs

RAILWAY BUDGET (2012-13) –GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS) 2012-13 DEMANDS FOR SUPPLEMENTARTY GRANTS (RAILWAYS),2011-12 AND DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS), 2009-10 -Contd.

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

महोदय, रेल बजट में 21 पैसेंजर ट्रेन चलाने की घोषणा की गई। मेरे क्षेत्र बीकानेर के लिए दिल्ली से एक पैसेंजर ट्रेन की मांग थी, जिसकी डीआरएम से अनुशंषा थी, जीएम ऑफिस और मैम्बर रेलवे ट्रैफिक से भी अनुशंषा थी, उसके बाद भी उस ट्रेन की घोषणा नहीं हुई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से मांग करता हूं कि बीकानेर-दिल्ली के बीच एक पैसेंजर ट्रेन होनी चाहिए और वह पुरानी दिल्ली तक जानी चाहिए। यह मैं इसलिए कह रहा हूं क्योंकि पुरानी दिल्ली जब स्टेशन बना था तो हमारे बीकानेर स्टेट के समय तीन प्लेटफॉर्म बनाए गए थे जिनका नम्बर 16, 17, 18 था। अब वह संख्या 1, 2, 3 हो गयी है। इसलिए उन प्लेटफॉर्मों पर हमारे बीकानेर का हक़ पहले है। इसलिए आपसे विनती है कि पुरानी दिल्ली से बीकानेर के लिए ट्रेन चलायी जाए। दूसरी बात है कि हिसार में एक ट्रेन 18 घंटे खड़ी रहती है। अगर उसे भी चला देंगे तो भी हमें एक पैसेन्जर ट्रेन मिल जाएगी।

दूसरा सुझाव के रूप में कहना चाहता हूं कि जो मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग है, उसके बारे में मैं आपको बताना चाहता हूं और कुछ सुझाव देना चाहता हूं। रतनगढ़-बीकानेर के मध्य जब गेज परिवर्तन हुआ तो उसके बाद रेलवे क्रॉसिंग को लेकर बहुत समस्याएं थीं। मेरा एक सुझाव था। बाद में मंत्रालय में बहुत एक्सरसाइज हुई। उसके बाद मंत्रालय ने कहा था कि जो टेक्नीकल एमाउंट है, वह हम नहीं लेंगे। उसके बाद मनरेगा से हमने कम से कम वहां 17 रेलवे अंडरब्रिज बनाए हैं। यह पूरे देश की समस्या है। मनरेगा का पैसा ग्रामीण क्षेत्रों के लिए ही है। इसमें समस्या एक ही है कि रेलवे प्रयास करे, मनरेगा के एक्ट में अमेंडमेंट हो। वहां एक शर्त्त है कि मनरेगा का पैसा 60-40 के अनुपात में लगेगा। 60 प्रतिशत लेबर और 40 प्रतिशत मैटेरियल में लगेगा। मेरा यह कहना है कि जो 60 प्रतिशत लेबर वाली शर्त्त है, उसमें रिलैक्सेशन दिया जाए। अगर यह 60 प्रतिशत मैटेरियल तक भी चला जाएगा तो ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे अंडरब्रिज बन जाएंगे। रेलवे कहता है कि ग्राम पंचायत से पैसा लाएं, नगर निगम से पैसा लाएं। उनके पास देने के लिए 50 प्रतिशत पैसा नहीं है। इसलिए यह मनरेगा के साथ डोवटेल कर दिया जाए। मनरेगा का

सदुपयोग भी होगा और रेलवे के जितने भी समपार फाटक हैं, जितने भी मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग हैं, वे सभी बन जाएंगे। इन्होंने मेरे केस में टेक्नीकल लेबल कर रखा है। लेकिन वे कहते हैं कि यह बीकानेर के लिए ही लागू है। मेरा सुझाव है कि यह बाकी सभी जगहों के लिए लागू कर दिया जाए।

मेरा जो अगला बिन्दु है कोहरे की समस्या। कोहरे की समस्या के कारण रेलवे में प्रति वर्ष 50 रेलगाड़ियां रद्द होती हैं। मेरा आपके माध्यम से यह कहना है कि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी ने इतनी तरक्की की है। विकसित देशों में भी कोहरा होता है। क्यों न हम इसकी तकनीक का उपयोग कर कोहरे की समस्या से निज़ात दिलाएं? दिल्ली से हमारे श्रीगंगानगर के लिए एक ही रेलगाड़ी चलती है उद्यान-आभा एक्सप्रेस। वह हर साल रद्द होती है। हालांकि, मैं श्रीगंगानगर से नहीं आता हूं, बीकानेर से आता हूं। लेकिन, श्रीगंगानगर का कुछ क्षेत्र मेरे क्षेत्र में आता है। इसलिए वहां के लोग इस समस्या के बारे में मुझसे हमेशा कहते रहते हैं।

मैं यह कहना चाहता हूं कि बीकानेर के बहुत-से लोग हैदराबाद, बंगलुरू, पूना, चेन्नई आदि शहरों में रहते हैं। बीकानेर को लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां मिलनी चाहिए, यह मांग थी, लेकिन पूरी नहीं हुई, कृपया पूर्ण करने का प्रयास करें।

सभापति महोदय, जयपुर-चेन्नई ट्रेन जयपुर में 36 घंटों तक खड़ी रहती है। यह तो कम से कम बीकानेर के लिए चालू की जा सकती है। एक बीकानेर से जैसलमेर के लिए ट्रेन चलती है, लेकिन उसमें ए.सी. कोच नहीं है। जैसलमेर पर्यटन के लिए प्रसिद्ध है। वहां बहुत से पर्यटक जाते हैं। वहां मुझे कई अंग्रेज मिले। उन्होंने कहा कि इसमें ए.सी. नहीं है। उसमें एक ए.सी. कोच तो कम से कम लगना ही चाहिए। विदेशी लोग कहते हैं कि भारत में एक ऐसी ट्रेन चलती है जिसमें एक भी ए.सी. कोच नहीं है। यह हमारे लिए भी शर्म की बात है।

महोदय, आज से तीन साल पहले राजस्थान में एक मेडिकल कॉलेज खोलने की बात हुई थी। लेकिन, राजस्थान के कई स्थानों पर इसके लिए जगह नहीं मिली। मेरा यह कहना है कि बीकानेर में रेलवे की बहुत जगह खाली पड़ी है। अगर वह मेडिकल कॉलेज बीकानेर में खुल जाए तो घोषणा की भी पूर्त्ति हो जाएगी और मेडिकल कॉलेज भी खुल जाएगा।

अब मैं बीकानेर की वर्कशॉप के लिए कहना चाहता हूं। बीकानेर की वर्कशॉप पुरानी है। उसमें बजट तो आपने दिया। लेकिन, उसमें 27 करोड़ रूपए के प्रोपोजल थे जिसमें एक लाख करोड़ रूपए का ही बजट दिया, और सात करोड़ रुपए की कोई योजना आपने मंजूर की। वह 27 करोड़ रुपए का जो बजट है, कम से कम वह पूरा किया जाए।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि दिनांक 6 मार्च, 2012 की जो अधिसूचना थी जिसमें भाड़ा बढ़ा। लेकिन, खाद्य पदार्थों का भाड़ा विशेष रूप से बढ़ गया। इसलिए, वह अधिसूचना वापस ली जानी चाहिए।

महोदय, अनुपगढ़ एक ऐसा क्षेत्र है जो सामरिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। सभापति महोदय, आप डिफेंस कमेटी के अध्यक्ष हैं। अनुपगढ़ अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर है। आर्मी की मांग है कि यह बीकानेर से वाया वाजूवाला और कोलायूत से जुड़ना चाहिए। इसकी लम्बे समय से मांग है। इस पर नए निर्माण की घोषणा भी है। लेकिन, यह हुआ नहीं है। इसे करना चाहिए, यही मेरी आपसे मांग है। ...(व्यवधान)

सभापति जी, एम. पी. लोग कहीं जाते हैं। उन्हें तीन टिकटें मिलती हैं, पी.ए. साथ जाता है। कभी-कभी पी.ए. को भी अकेला जाना पड़ता है। हमारी यह मांग है कि साल में कम से कम पांच पास उसे दे दें, चाहे हमारे पास में कटौती कर लें हमें कई बार पी.ए. को भेजना पड़ता है, लेकिन वे कहते हैं कि पी.ए. अकेला नहीं जा सकता। अब एम.पी. उसके साथ जाए, काम तो पी.ए. का है, लेकिन एम.पी. भी उसके साथ जाए, यह बात ठीक नहीं है। इसलिए उसे कम से कम पांच पास दिए जाने चाहिए। मैं वीआईपी कोटे के बारे में भी कहना चाहता हूं। वीआईपी कोटे में एमपीज़ रिकोमेंडेशन करते हैं, आप भी करते हो। एमपीज़ की रिकोमेंडेशन चली जाती है, उसके बाद जैसे रेलवे अधिकारी की रिकोमेंडेशन जाती है, एमपी की रिकोमेंडेशन रुक जाती है और रेलवे अधिकारी को प्रॉयरटी मिल जाती है। यह नहीं होना चाहिए। एमपी रेलवे अधिकारी से प्राटोकॉल में ऊपर है, इसलिए एमपी को प्राथमिकता मिलनी चाहिए, यह मेरी मांग है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में यह भी कहना चाहता हूं, जैसा मंत्री जी ने बजट भाषण में कहा कि हम खेलों को महत्व देंगे, खेल रतन अवार्ड, अर्जुन अवार्डी को फ्री यात्रा का अवसर देंगे। मेरा यह कहना है कि जो खिलाड़ी हैं, उनका रेलवे में बहुत कम कोटा है। रेलवे में एक जीएम लेवल पर सपोर्ट्स ऑफिसर है, खेल का कोटा बढ़ाया जाए। मंत्री जी ने बजट पेश करते समय कहा कि कुछ स्टोपेज जरूरी हैं, लेकिन ये फिजिबल नहीं हैं। मेरी समझ में नहीं आया कि अगर वे स्टोपेज जरूरी हैं, एक मिनट का स्टोपेज होता है, ...(व्यवधान) तो ये होने चाहिए। एक गोवंद मिश्रा जी का इश्यु है, इनका नम्बर नहीं आ रहा है, इसलिए मुझे बोलना पड़ रहा है। एक सिंगरौली क्षेत्र है, इनके यहां एक ही प्लेटफॉर्म बना हुआ है। दस कोयले की खदानें हैं और बीस हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन भी हो रहा है। यहां एक प्लेटफॉर्म और बनाया जाए और मेरे क्षेत्र की जो समस्याएं हैं, उन्हें भी दूर किया जाए। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

*SHRI RAJEN GOHAIN (NOWGONG) : The Railway budget for 2012-13 placed by the honourable Railway Minister deprived the aspiration of all section of people of the country, although the people expected a balanced budget with some developmental activities. The most important factor i.e. balanced development of different backward zones of the country has not been reflected similar to earlier budgets. The Railway Minister narrated the truth in his budget speech quoting "there are projects of national importance in NE Region and Kashmir which are crucial to inclusive growth" but concluded his responsibilities saying that "The national projects in Kashmir and northeast region have also to be funded out of this. These projects alone need more than Rs. 4,000 crore for the current year and may get delayed for want of adequate funding."

The north eastern region of the country is on a crucial situation. The neighbouring China has already built up all the important infrastructure bordering Arunachal Pradesh. They have constructed dam on the Syang river due to which the bed of the mighty Brahmaputra is drying. Very recently, they criticized the visit of the Indian Defence Minister to Arunachal Pradesh. Earlier too, they had criticized the visit of our Prime Minister to the same Arunachal Pradesh. From those undesired criticism of China Government our Government should have become cautious and taken immediate steps to strengthen all the infrastructures in the north eastern region from the defence point of view. The people of north eastern region are living with fear psychosis since they have past bitter experience. Te peoples are making hue and cry for appropriate action by the Government immediately. Roads and rail communication of the region deserves utmost care at this crucial juncture. But the Government is not serious at all. Not speaking for any new infrastructure project, now the ongoing projects are also on the verge of closure-indefinite delay. The step - motherly attitude of the Government towards north east reflected once again in the railway budget. Now should the people of

* Speech was laid on the Table

the north east remain silent to hear once again "My heart goes for the people of Assam"?

I am not against the development of other part of the country. But, balanced development is the utmost need of the hour for a DEVELOPED MODERN INDIA. A man cannot be perfect if his one organ is disable. The Railway Minister stated in his budget speech about a set of organizations namely Indian Railway Station Development Corporation. One should have no objection for setting up an additional organization in a giant setup like Indian Railway. But the basic purpose of setting up of the new organization to "redevelop the stations and maintain them on the pattern of airports. The SPV will draw upon the success stories the world over, adopt a suitable revenue model and target redevelopment of 100 stations in the next five years". So the Railway Minister has a perfect dream of converting some of the railway stations on the pattern of Airport to gain world wide fame of Indian Railways. But how many stations? 100 in five years i.e. 20 stations in a year. In this pace of development, a century will not be enough time to upgrade all the important railway stations of Indian Railway. But the attitude of the scheme is very clear. Selected stations of the developed zone of the country has been aimed with this modernization package ignoring the other stations which have no proper covered platform, drinking water facility, proper sanitary system, proper lightning, spacious waiting room and so on. Present condition of most of the important junctions of North Eastern Frontier Railway at north eastern region is far below of a station of other parts of the country. I feel depressed when I compare Chaparmukh, Senchowa, Simaluguri, Makum, Marioni, Furkating junctions located in Assam with any other stations of neighbouring West Bengal or Maharashtra or Tamilnadu. I demand that the development of the entire country should match in a line. Exploitation of any corner of the land is not expected for proper development of the country.

The same exploiting attitude has been reflected in the case of construction of new railway lines. The Railway Minister rightly referred in his budget about

balanced development saying as "… continue to accord priority to construction of new lines in the under-developed parts of the country." But in action, the under developed zone remain neglected as earlier. Leaving aside the places of importance such as business, industry, tourism etc; all the state capitals of north eastern region have not yet been connected by Indian Railway. Even in the speech of the honourable President, the name of Guwahati, the eastern gateway of India; has not included in the list of cities considered for metro rail. The Railway can play a strong role in overall development of the country by connecting far-flung remote backward and tribal habitations ignoring the financial viability. Although, the same spirit is mentioned in the budget speech of the Railway Minister and reported about submission of such recommendations for 12th Plan. I am in doubt whether the same would be implemented in letter & spirit.

Considering the demand of increased passenger coaches, provision of three new passenger coach manufacturing unit has been made. One of them could have proposed to set up in the industrially backward north eastern region. In this case also, the seven states of northeast remained deprived. It is pertinent to mention here that not a single manufacturing industry of the giant Indian Railway has been set up in north eastern region. Now, I demand the Government to set up a coach manufacturing unit at north eastern region along with other three units.

To improve connectivity to neighbouring countries, the Railway Minister proposed a new project to connect Agartala with Akhaura in Bangladesh. But, the entire country in general and the north eastern region in particular; filled with illegal Bangladeshi immigrants will be out of control., I would like to cite a recent incident of 16.3.2012. *The "Rail Jatri Mancha" of Koliabor apprehended 60 Nos. of illegal Bangladeshi immigrants at Jakhlabandha Railway Station at 10.30 am on 16.03.2010. They were equipped with lethal weapons, Bangladeshi Mobile phone SIM Card etc. who were travelling in the Dhubri-Silghat Passenger train. As reported, 12 out of 72 managed to escape. All the apprehended foreign nationals were taken into custody by the Border Police of Nagaon District of*

Assam. The RPF and GRS including the local Police administration could not resist movement of the foreign nationals. Even the TTE on duty had not even checked their tickets during their journey. It is reported that the practice of fast movement of foreign national towards upper Assam area from different border points including Dhubri was a continuous process since commencement of operation of the Dhubri-Silghat Passenger train w.e.f 12.02.2012. As a result, crimes like dacoity, looting etc. are becoming day to day news in middle Assam area. It is also reported that a few agent has been arranging land for their settlement in reserved forest land of Kaziranga National Park. Madam, I demand a high level enquiry of such dangerous well knitted plan or some anti-Assamese agency to convert Assam as a part of Bangladesh. In view of the above incidents, I also demand to review the decision and to abandon the new project "to connect Agartala with Akhaura in Bangladesh" immediately. Instead of that, the connectivity of Agartala with Lumding be improved.

The Railway Minister has announced some measures for the passenger on board or at stations. In working out the list of amenities, he had given priority to the creamy layer of the railway traveller ignoring the "Aam Janata" Amenities such as escalators, State of Art mechanized laundries, Regional Cuisine through catering service, "Book a meal" service, A.C. Executive Lounge at stations, First model track with world class interiors etc. are not meant for the common people travelling by Indian Railway. The common people need hygienic low cost food, spacious waiting room, clean coaches, covered plate-form, pure drinking water, sufficient trains to get a reservation.

The Railway Minister has done a good job by adding a few more trains in the map of Indian Railway network. But, need base selection of area for the new trains have not been done. As a result, bottle neck in communication of the north eastern region remain as it is. I request the Government to add at least one more daily express train from Dibrugarh to New Delhi to improve connectivity of the north east with national capital.

Regarding stoppage of trains, I am agree to his statement of maintaining the speed of high speed long distance train by reducing number of stoppage. But in the case of short distance passenger train, traveller of a particular area having railway serive should not be denied railway facilities. It is pertinent to mention here that there is a station in my constituency, SONWABORI in the district of Morigaon, Assam, where ticket issuing facility has not been provided after more than five years of opening. Thus, the revenue loss is encouraged by the department itself. My recommendation and request on the matter has not been taken care of. In my opinion, the short distance passenger and mail train should have required stoppage to give equal opportunity to the common railway commuters.

The Railway Minister in his budget speech rightly stated that the Indian Railways has been contributing lion share in overall socio-economic development of the country. So, utmost care is needed to be given to the railway commuters. The common people of the country is already frustrated with unbearable inflation. They should not be overloaded by increasing railway fare. The budget proposal to enhance the railway fare be eliminated. No hike in railway fare is called for at this hour. So, I request the Government to avert the proposal of railway fare hike from the budget.

डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (सम्भल): सभापति महोदय,मैं सारे रेलवे बजट पर न बोल कर अपने क्षेत्र की समस्याएं रखना चाहता हूं। सवाल यह है कि सम्भल एक तारीखी शहर है, जो पृथ्वीराज की राजधानी भी रहा और मुगलों-तुगलकों के पीरियड में सूबा रहा। उसके बाद वह तहसील हो गया और आज भीमनगर के नाम से वह जिला बन चुका है। लेकिन इसके बावजूद सम्भल मेन रेलवे लाईन से जुड़ा हुआ नहीं है, जिसकी वजह से सम्भल की तरक्की रुकी हुई है। लिहाज़ा मैंने कई बार इस मसले को बजट के मौके पर उठाया। सन् 2008 में इस पर लालू जी ने यह आदेश किया था कि इसका सर्वे किया जाए। लिहाज़ा उसका सर्वे होने के बाद यह 42 किलोमीटर का सर्वे है और उसमें 175.116 करोड़ रुपए का बजट आया, जिसमें मैंने मांग की थी, आज भी मेरी मांग है कि सम्भल वाया हसनपुर, गजरौला मेन लाईन से जोड़ दिया जाए। लेकिन सर्वे होने के बावजूद भी आज तक कुछ नहीं हुआ। मैं दो-तीन बार इस मसले को उठा चुका हूं, अभी तक भी उस पर अमल-दलआमद नहीं हो सका। न मालूम क्यों, हमारी इस बात को नज़रअंदाज किया जा रहा है। सम्भल, जोकि तरक्की से रुका हुआ है, सम्भल से मुरादाबाद तक 35 किलोमीटर जाना पड़ता है, तब ट्रेन मिलती है।

मेरी मांग है कि हर कीमत पर इसको बहरहाल सम्भल वाया हसनपुर, गजरौला से जोड़ दिया जाए। इसके अलावा एक सर्वे और हुआ, जो कि गजरौला-मैनपुरी को सम्भल से जोड़ने के लिए है उसका बजट 881.40 करोड़ रुपए हैं। उसका सर्वे हो चुका है, लेकिन वह भी पैंडिंग पड़ा हुआ है।

सभापति महोदय, लिहाज़ा मेरी आपसे पुरजोर मांग है, आपके थ्रु मैं चाहता हूं कि सम्भल को मेन लाइन से जोड़ दिया जाए, जिससे कि सम्भल की तरक्की हो। हमारे साथ यह खुली नाइंसाफी हो रही है। इसलिए मैं चाहता हूं और रेलवे मंत्री जी से मेरी पुरजोर दरख्वास्त है कि सम्भल को मेन लाइन से जोड़ना बहुत जरूरी है, क्योंकि सम्भल जिला भी बन चुका है। सम्भल अगर नहीं जुड़ा तो सम्भल के मसाइल और भी ज्यादा खराब हो जाएंगे। सम्भल के लोग बहरहाल जो तरक्की करना चाहते हैं, आगे बढ़ना चाहते हैं, वे आगे नहीं बढ़ सकेंगे, इसलिए मेरी पुरजोर मांग है कि सम्भल को वाया हसनपुर-गजरौला मेन लाइन से जोड़ दिया जाये, जिससे कि हमें आने-जाने में आसानी हो सके और सम्भल तरक्की कर सके।

*__श्री मकनसिंह सोलंकी (खरगौन):__ संसद में 2012-13 हेतु प्रस्तुत रेल बजट पर क्षेत्र की जनता की ओर से कहना चाहता हूं-

1. माननीय रेल मंत्री जी के प्रति क्षेत्र की जनता की ओर से आभार व्यक्त करता हूं कि आदिवासी क्षेत्र में प्रस्तावित दो रेल योजनाओं को सम्मलित करते हुए योजना आयोग को प्रेषित किया गया है। खण्डवा-धार-व्हाया-खरगोन-बड़वानी तथा मनमाड़-इन्दौर रेल परियोजनाएं वर्षों से लंबित है। विश्वास है कि आपके द्वारा इन्हें योजना आयोग को प्रेषित किए जाने से इन योजनाओं के कार्य में गति आएगी तथा क्षेत्र की जनता की बहुप्रतीक्षित मांग पूरी होगी।
2. रेल के अमान (छोटी लाईन को बड़ी लाईन) परिवर्तन हेतु बहुत कम बजट रखा गया है जिस कारण कार्य की गति अत्यधिक धीमी है। इन्दौर-महू-खंडवा अमान परितर्वन का कार्य प्रारम्भ न होने से प्रदेश की व्यावसायिक राजधानी इन्दौर से मुम्बई माल परिवहन में अधिक समय व व्यय होता है।
3. रेल विभाग द्वारा लम्बी दूरी की गाड़ियों को सामान्य श्रेणी के केवल 3-4 डिब्बे ही लगाए जाते हैं व इन डिब्बों मे सफर करना बहुत कष्टप्रद होता है। सामान्य डिब्बों की संख्या में वृद्धि की जानी चाहिए।
4. रेल की पटरियाँ व पुल अत्यधिक पुराने है। इन पटरियों एवं पुल के मरम्मत हेतु बजट प्रावधान अत्यंत कम रखे गए हैं। रेलगाड़ियों का पटरी से उतरने का प्रमुख कारण पुरानी व घिसी हुई रेलपटरी होती है। अतः बजट में इस हेतु अधिक राशि की व्यवस्था के साथ ही पटरियों को बदलने व पुलों के मरम्मत हेतु समयबद्ध कार्य योजना रेल विभाग को बनानी चाहिए।
5. माल डिब्बों के यांत्रिक निरीक्षण के लिए कार्यरत तृतीय-चतुर्थ श्रेणी के रेल कर्मचारियों के प्रशिक्षण की समुचित व्यवस्था नहीं है। बिजली के इंजनों के कारण मालगाड़ी में डिबबों की संख्या बढ़ी है। माल वेगन (डिब्बा) आधुनिक तकनीक से निर्मित किए जा रहे हैं किन्तु अधिकांश रेलवे स्टेशन पर कार्यरत चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्राप्त नहीं हुआ है। न ही रेल बजट में इसके लिए पृथक से कोई प्रावधान रखा गया है।
6. भारत में रेलवे के निर्माण के साथ मालगाड़ी के डिब्बे में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। भारत की कठोर भौगोलिक परिस्थिति में अत्यंत गर्मी, ठंड में रेलवे मालगाड़ी गार्ड अमानवीय स्थिति में

* Speech was laid on the Table

कार्यरत है। गार्ड के डिब्बे के उन्नयन के लिए किसी भी रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

7. रेलवे के जिन सेक्शनों में डीजल इंजन से गाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है, वहां यात्री गाड़ियों की तुलना में मालगाड़ियां लगभग चार-पांच गुना समय अधिक लेती हैं, जिससे परिवहन व्यय बढ़ जाता है और रेलवे को आर्थिक हानि होती है। इस परिचालन समय को कम करने के लिए उचित प्रबंध नहीं किए गए हैं। रेलवे डिवीजन में कार्यरत कंट्रोलरों को अधिक प्रशिक्षण की आवश्यकता है जिसके लिए बजट में प्रावधान किया जाना चाहिए।
8. भारतीय रेलवे स्टेशनों पर रेलवे स्टेशन से बाहर आनेवाले यात्रियों के टिकट चेक किए जाते हैं किन्तु प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री बहुत कम है। रेलवे स्टेशन में प्रवेश करते समय ही प्लेटफार्म टिकट की जांच की व्यवस्था होने से रेलवे की आय में वृद्धि हो सकती है।
9. ऐसे स्थान जहां रेलवे स्टेशन नहीं है। पूर्व में रेल विभाग द्वारा आउट एजेंसी संचालित की जाती थी किन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र खरगौन-बड़वानी में पूर्व से कार्यरत आउट एजेंसी पिछले 10 वर्षों से बंद है। इससे क्षेत्र के कृषि उत्पाद को सीधे किसी स्थान पर भेजने पर अधिक व्यय होता है व अधिक समय लगता है। अतः पूर्व की आउट एजेंसी को चालू करते हुए देश में आवश्यकतानुसार अन्य जगहों पर भी आउट एजेंसी चालू की जाए।

श्री हेमानंद बिसवाल (सुन्दरगढ़): सभापति महोदय, आज 2012-13 का जो रेल बजट हाउस में पेश हुआ है, उस पर बोलने के लिए आपने मुझे मौका दिया है, इसलिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। सरकार जो रेल बजट लाई है, उसको मैं पूरा समर्थन देता हूं, लेकिन पूरा समर्थन देने के साथ-साथ मुझे बहुत बड़े गहरे दुख के साथ कहना पड़ता है कि हम उड़ीसा का रेल बजट इस साल का अगर देखेंगे तो किसी को भी बहुत दुख होगा, आपको भी होगा।

अगर कोई दूसरा स्टेट होता, वेस्ट बंगाल होता या और कोई स्टेट होता तो हाउस में आग लग जाती। मैं गहरे दुख के साथ बोल रहा हूं। लास्ट ईयर हमारे उड़ीसा के लिए बजट में 1361 करोड़ रुपया था, जबकि इस साल कुल 713 करोड़ रुपये है। कहां 1361 करोड़ रुपये और कहां 700 करोड़ रुपये, इससे तो जरूर असंतोष होगा ही होगा। इसमें जो दिया है कि जितनी पुरानी लाइन हैं, जितनी डबलिंग की लाइन हैं, जो ऑन गोइंग प्रोजैक्ट्स हैं, जितना काम चल रहा है, जो इलैक्ट्रिफिकेशन का काम करना है, अभी टाइम बाउंड प्रोग्राम सरकार ने जो करने के लिए तय किया है, किस हिसाब से यह कम्पलीट होगा?

सभापति जी, इस बजट में देखिये, इस साल आपने ऑन गोइंग प्रोजैक्ट्स के लिए कुल 107 करोड़ रुपये दिये हैं। गयतारी बांझपानी, लांजीगढ़रोड टू जूनागढ़, खुरदा टू बोलंगीर, खुरदा टू बोलंगीर तो आज से नहीं, 20 साल से हम लोग सुनते आ रहे हैं, लेकिन एक साल में 10 करोड़, 20 करोड़, 30 करोड़ रुपये देते हैं और 300 किलोमीटर के रास्ते को कम्पलीट करना है, रेलवे लिंक देना है तो यह कैसे होगा। यह रेलवे लाइन ऐसे दो डिस्ट्रिक्ट्स में जाएगी, आपने कंधमाल के बारे में सुना है, आपने बोध के बारे में सुना है, जिस इलाके में, जिस डिस्ट्रिक्ट में आज तक लोगों ने रेलवे लाइन नहीं देखी है, ऐसे उड़ीसा में 5-5 डिस्ट्रिक्ट्स हैं, जहां रेलवे लिंक आज तक नहीं मिला हुआ है। लास्ट ईयर इन सब ऑन गोइंग प्रोजैक्ट्स के लिए 430 करोड़ रुपये रखे गये थे और इस साल केवल 107 करोड़ रुपये रखे गये हैं तो किस हिसाब से यह काम कम्पलीट होगा? माननीय मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूं कि ये ऑन गोइंग प्रोजैक्ट्स किस हिसाब से कम्पलीट होंगे?

एक और बात मुझे दुख के साथ कहनी है कि हम जब स्कूल में पढ़ते थे तो आजादी के बाद उस समय से अब तक कोस्टल इलाके में कटक-पुरी से लेकर आपके सम्भलपुर इलाके के लिए अपटू तालचेर रेलवे लाइन बिल्कुल नहीं थी, जबकि वहां कोयले की खदानें हैं तो जब भुवनेश्वर हम लोग जाते थे तो वहां पर बस से जाते थे, वहां से फिर कटक या भुवनेश्वर हम लोग ट्रेन से जाते थे, यह उस समय का कॉमन अरेंजमेंट था, लेकिन आज 60 साल हो गये, फिर भी यह रेलवे लाइन सम्भलपुर तक और झारसीगुड़ा, जहां कि पुराना रेलवे जंक्शन है, वहां से हावड़ा मुम्बई का रेलवे लाइन का लिंक देता है, आज तक वह डबल

लाइन नहीं हुई है। सिंगल लाइन हुई है, यह भी कुछ साल पहले हुई है। इसको भी ज्यादा साल नहीं हुए हैं, ज्यादा से ज्यादा 15-20 साल ही हुए होंगे। वहां सिंगल लाइन से डबल लाइन नहीं हुई है। अगर डबलिंग नहीं होगा तो किस हिसाब से इस इलाके के लोगों के लिए रेलवे लिंक मिलेगा? वहां एक डिस्ट्रिक्ट नहीं, वैस्टर्न उड़ीसा में वहां 7-7, 8-8 डिस्ट्रिक्ट्स हैं। वैस्टर्न उड़ीसा को आप भी मानेंगे और हम लोग भी मानेंगे। वेस्टर्न उड़ीसा से चावल नहीं जाने से राज्य का भंडार, भुवनेश्वर का भंडार नहीं बढ़ेगा। वेस्टर्न उड़ीसा से लकड़ी नहीं जाएगी, तो इन लोगों का चूल्हा नहीं जलेगा, मकान नहीं बनेगा। इस इलाके के तेंदू लीफ देखिए, साल सीड देखिए, जंगल के इस इलाके हर काम होता है। राज्य का खजाना, आपका रेवेन्यू वेस्टर्न उड़ीसा से आता है। वेस्टर्न उड़ीसा से देखेंगे तो दो-दो, तीन-तीन कोयला खदानें हैं। आयरन ओर के बारे में देखेंगे, बॉक्साइट के बारे में देखेंगे, मैंगनीज के बारे में देखेंगे, डोलोमाइट के बारे में सोचेंगे, तो हमारा जो डिस्ट्रिक्ट है, वेस्टर्न सुंदरगढ़ डिस्ट्रिक्ट, जो झारखंड का बार्डर है, छत्तीसगढ़ का बार्डर है। राउरकेला को माना जाता है कि यह उड़ीसा की स्टील सिटी है। राउरकेला को स्टील की राजधानी कहते हैं। राउरकेला से जितनी ट्रेनें चल रही हैं, हम चाहते हैं कि दिल्ली के लिए वहां से ट्रेन हो, साउथ के लिए ट्रेन हो, क्योंकि अभी कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है।

महोदय, मैं दुख के साथ बोलना चाहता हूं कि राउरकेला में जितनी स्पीडी ट्रेनें चलती थी, दिल्ली और कोलकाता के लिए चलती थीं, दो साल पहले वे बंद हो चुकी हैं। माओवादी अफेक्टेड दो-तीन इंसीडेंट हुए, इसके चलते ये बंद हो गयीं। रेलवे मिनिस्टर कहते हैं कि आपकी स्टेट की सरकार सिक्योरिटी व्यवस्था नहीं करती है, इसीलिए हम नहीं चला पा रहे हैं। ...(व्यवधान) जब तक इस इलाके को एक रेलवे लिंक नहीं मिलेगा, दिल्ली को डायरेक्ट रेलवे लाइन नहीं मिलेगी, तब फिर यहां के लोगों की तरक्की कैसे होगी?

महोदय, मैं स्टापेज के बारे में कहना चाहता हूं। मैं जब से लोकसभा में आया, उसी समय से मैं बराबर आपके मंत्री जी और मुनियप्पा जी से बोलता आ रहा हूं। मैं एक स्टापेज के लिए कह रहा हूं कि गांव वाला एक ब्लॉक हेडक्वार्टर बिसरा है। 26 साल हो गए, वहां के लोग एक्सप्रेस ट्रेन के स्टापेज के लिए डिमांड कर रहे हैं, यह राउरकेला से 15 किलोमीटर दूर में स्थित है। बात यह है कि इन लोगों को 26 साल हुए, प्रधानमंत्री से लेकर, रेलवे मिनिस्टर, सब मिनिस्टर को देकर राष्ट्रपति तक देते आ रहे हैं, यह 26 साल का रिकार्ड है। मैं इस इलाके को और इस गांव के लोगों को मैं धन्यवाद देता हूं कि 26 साल का रिकार्ड है। ...(व्यवधान) इन लोगों को एक स्टापेज देने की जरूरत है। झांसुगुड़ा एक पुराना टाउन और रेलवे स्टेशन है, वहां एक स्टापेज दिया जाए। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: रिकार्ड में अब कुछ नहीं जाएगा।

(Interruptions)[*]

[*] Not recorded

*__श्री सुरेश काशीनाथ तवारे (भिवन्डी):__ इस वर्ष 2012-13 और पिछले कई सालों से जो रेल बजट प्रस्तुत किए जा रहे हैं ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तुत किए गए हैं, जो प्रशंसनीय है। संरक्षा, सुदृढ़ीकरण, आधुनिकीकरण और 12वीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्ष में परिचालन अनुपात को 95 प्रतिशत से घटाकर 74 प्रतिशत करने का दीर्घकालिक लक्ष्य ध्यान में रखना प्रशंसनीय कदम है।

देश में महानगरों के विकास को ध्यान मे रखते हुए कई परियोजनाएं चालू किए जाने की आवश्यकता पर ध्यान दिया जाना ऐतिहासिक कदम है।

वार्षिक योजना 2012-13 में 60,100 करोड़ रूपए का अब तक का सबसे अधिक योजना परिव्यय रखा गया है, जो प्रशंसा के योग्य है। वर्ष 2012-13 में 725 कि.मी. नई लाइनों को बिछाने, 700 किमी का आमान परिवर्तन करने और 100 किमी का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है जो एक ऐतिहासिक कदम है।

रेलवे कर्मचारियों के लिए कल्याणकारी कदम उठाया जाना एक प्रशंसनीय कदम है। एनिमिया रोग से पीड़ित रोगियों के लिए एसी और एसएल के किराए में 50 प्रतिशत की रियायत दिए जाने की घोषणा प्रशंसनीय है।

प्रस्तुत रेल बजट 2012-13 में मेरी निम्नलिखित मांगे हैं-

1. भिवंडी रेलवे स्टेशन से सीएसटी और भिवंडी रेलवे स्टेशन से चर्चगेट तक लोकल ट्रेन चलाए जाने की आवश्यकता है।
2. तानसेन स्टेशन, उम्बरमाली रेलवे स्टेशन को अत्याधुनिक सुविधा प्रदान की जाए, स्टेशन पर प्लेटफार्म का विस्तार, प्लेटफार्म की हाईट बढ़ाई जाए, ट्रेनों का ठहराव किया जाए।
3. भिवंडी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म का विस्तार किया जाए, शैडों का निर्माण किया जाए।
4. गुरौली स्टेशन पर सभी ट्रेनों का ठहराव और प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाना आवश्यक है।

* Speech was laid on the Table

*__श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा):__ आज जो हमारे रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया है उसे एक शब्द में कहें तो ये 'गगन विहारी' है यानी गगन में ही विचरण करनेवाला है जो कभी भी भूमि पर नहीं आता। रेल मंत्री जी ने घोषणा की है कि हम 100 रेलवे स्टेशनों को हवाई अड्डे यानी की एअरपोर्ट जैसी सुविधा वाले स्टेशन बनाएंगे। यह सुनकर मध्यमवर्ग को गुदगुदी होती है, अच्छा लगता है कि चलो हवाई जहाज तो नहीं देखा लेकिन अब हवाई अड्डे जैसे रेलवे स्टेशन तो देखने को मिलेंगे।

हमारे पूर्व रेलवे मंत्रियों ने भी देश को ऐसे हसीन सपने बताए थे। आदरणीय लालू जी ने 25 रेलवे स्टेशनों को और बाद में आदरणीय ममता जी ने 60 रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय यानी कि वर्ल्ड क्लास बनाएंगे कहा। क्या रेल मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में घोषणा के बाद कितने स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया गया है?

एक तरफ अब 220 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से रेलगाड़ी चलाने का सपना पेश किया गया है, जबकि आज भी वास्तविकता यह है कि 100 किमी प्रतिघंटा रेलगाड़ी चलाने में भी दिक्कत आ रही है। मेरे अपने संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की बात करूं तो मोडासा-नडियाद ब्रॉडग्रज रेल लाइन का अंतर 105 किमी है। मोडासा से सुबह में 6 बजे गाड़ी चलती है जो 10 बजे नडियाद पहुंचती है। 105 कि.मी. का अंतर तय करने में 4 घंटा लगता है, यानी की 25 किमी प्रतिघंटा हुआ। इसके बजाय हम ट्रैक्टर में बैठकर जाए तो जल्दी पहुंच जाते हैं।

आज आम आदमी के लिए रेल यात्रा एक संकटयात्रा बन गई है। रेलगाड़ी में यात्रा करना उनकी मजबूरी है, खुशहाली नहीं। आज देखें तो वास्तविकता यह है कि हर दूसरे रेलवे स्टेशन पर मुसाफिरों को पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता। शौचालय के लिए साफ सुथरा स्थान ढूंढना पड़ता है। देश का आम आदमी चाहता है कि उसे सम्मान के साथ बोगी में प्रवेश मिले, लेकिन वास्तविकता यह हे कि बोगी में प्रवेश महा मुसीबत से होता है। अगर एक पैर रखा तो दूसर पैर रखने को जगह नहीं मिलती। कभी शौचालय के अंदर तो कभी सामान रखने वाली बर्थ पर लटक कर यात्रा करनी पड़ती है। द्वितीय श्रेणी के सामान्य डिब्बों में अपनी क्षमता से तीन-चार गुना यात्री भूसे की तरह ठूंसे रहते हैं। क्या यह मानवाधिकार का हनन नहीं है? विडम्बना तो यह है कि इतने यात्री होने पर भी रेल घाटे में चल रही है।

मेरे संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की निम्नलिखित मांगे पूरी की जाएँ :

---

* Speech was laid on the Table

1. मेरे संसदीय क्षेत्र में एक भी रैक प्वाइंट नहीं है। पूरा क्षेत्र हैरान-परेशान है। यूरिया जैसे उर्वरक समय पर एवं पर्याप्त मात्रा में न मिलने पर कृषि प्रभावित होती है, किसान निराश है। मोडासा रेलवे स्टेशन पर रेक प्वाइंट सुविधा उपलब्ध करायी जाएँ।
2. मोडासा से मुम्बई जाने के लिए या तो नई रेलगाड़ी चलायी जाए, या तो वर्तमान रेलगाड़ियों की समयसारणी में बदलाव करके नडियाद से मुम्बई के लिए कनेक्टीविटी दी जाए।

अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर रेल लाइन को आमान परिवर्तन के लिए घोषित तो किया गया है, लेकिन पर्याप्त धनराशि आवंटित नहीं कराने के कारण काम शुरू नहीं हो पाया। जरूरी धनराशि तत्काल उपलब्ध कराके आमान-परिवर्तन का काम शुरू कराया जाए।

*SHRI PULIN BIHARI BASKE (JHARGRAM): I want to discuss few points regarding Railway Budget. First of all, I welcome the new Railway Minister Shri Mukul Roy and congratulate him

Secondly, I oppose the Railway Budget 2012-13 and roll back the fare price hike. Now, I come to my state West Bengal and my parliamentary constituency Jhargram, which is one of the most backward areas in our country (ST & SC-dominated area)

A very long pending demand scheme from Jhargram to Purulia via Belpherai, Bandowan is a very important scheme. Earlier, survey work has been completed, but this scheme has been omitted in this Budget.

In the previous Raiwlay Budget of 2011-12 a new line from Salboni to Jhargram via Lalgarh was announced. But it has disappeared in the current Budget. I would like to know whether it was announced to make the people fool before the assembly election of West Bengal.

New line from Panskura to Chandrakona road via Ghat not included in this Budget. This is also most important scheme. So, I request you to take up the scheme.

I request to set up a PRS in Girdhi station of S.E. Railway and railway industry should be set up in Jhargram. At Girdhi station, huge land is available here.

Safety and security is most important aspect of the railway budget. I know and everybody appreciate that, BBS Rajdhani is not out of danger, I think this is the Rajdhani of BPL category in India. But the catering service, passengers amenities, and train services has not improved and are not upto the mark.

Kharagpur and Jamshedpur are both industrial areas. But local train services are not sufficient. I request to run adequate local trains in day and night in this sections for the people to attend these industries at day and night shift work.

---

* Speech was laid on the Table .

3. One back top road has been constructed under PMGSY and Mondalkopi to NH-60 in Salboni block which is Maoist affected area. The Railway Department has put pillars on road to obstruct the road services and an unwilling to give permission to cross the rail line. The people of that area are agitated in this regard. So, I urge upon the Ministry to look into the matter and solve the problem.

सभापति महोदयः गणेश सिंह जी आप बोलिए

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपका धन्यवाद करता हूं। पूर्व रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी ने 81वां रेल बजट 14 मार्च को इसी सदन में पेश किया था। उस समय पर उनका बहुत सायराना अंदाज था। उन्होंने मां, माटी, मानुष के संकल्प के साथ शुरू करते हुए जान है तो जहान है की बात कही थी। यह अलग बात है कि वह आज रेल मंत्री नहीं हैं, लेकिन यह बात सही है कि उन्होंने रेलवे की वस्तुस्थिति को समझने की कोशिश की थी। पहले के रेल मंत्री तो रेल मंत्रालय को विश्वस्तरीय रेल बनाने की कल्पना यहां करके गए थे, लेकिन सच्चाई भारतीय रेल की कुछ और है। उन्होंने जो 5 संकल्प लिया था, संरक्षा, सुदृढ़ीकरण, रेलमार्ग की क्षमता बढ़ाना, आधुनिकीकरण तथा परिचालन अनुपात को कम करना। इन पांचों विषयों के संदर्भ में रेलवे के सामने बहुत बड़ी चुनौती है। आर्थिक संकट से रेलवे जूझ रहा है। जरूरत बढ़ती जा रही है, मांग बढ़ती जा रही है। लोगों की अपेक्षायें भी हैं। रेलवे ही एक ऐसा सिस्टम है, जो पूरे देश को जोड़ता है, लेकिन रेलवे के पास संसाधनों की कमी है और निश्चित तौर पर उन्होंने संरक्षा की सबसे बड़ी बात कही। आज रेल यात्रा सुरक्षित नहीं है। रेल यात्रा पूरी तरह से असुरक्षित हो चुकी है। जगह-जगह दुर्घटनायें हो रही हैं। हाथरस में परसों बहुत दर्दनाक घटना हुयी। इसमें सत्रह लोग मारे गए। कारण - बिना आदमी के रेल फाटक था,पूरे देश में व्यक्तिविहीन रेलवे फाटकों की संख्या चौदह हजार से ज्यादा है। उनके कारण रोज दुर्घटनाएं हो रही हैं। रेलवे में जब भी कोई यात्रा करता है तो भयंकर परेशानी उठानी पड़ती है - जहरखुरानी, सबसे बड़ा विषय है, चोरी, कहीं-कहीं तो डकैतियां भी हो रही है, दूषित भोजन-पानी ये तमाम सारी दिक्कतें हैं। वहां पर जो बैड रोल मिलता है वह बदबूदार होता है। काकरोच, खटमल ये सारी चीजें तो रेलवे में आम हो गई हैं। आखिरकार यह रेलवे कब ठीक रहेगा? सबसे बड़ा सवाल इसी बात का है। वर्ष 2010-11 में साढ़े चार सौ से ज्यादा मौतें हुई।

सभापति महोदय: कृपया आप संक्षिप्त करें।

श्री गणेश सिंह: मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जो चिंता आज है उस चिंता को रेलवे को बहुत गहराई से लेना पड़ेगा। हम विश्वस्तरीय रेलवे की कल्पना कर रहे हैं। हम इसकी तुलना चीन की रेलवे से कर रहे हैं। कभी हमारी रेल दुनिया में चौथे स्थान पर थी। आज यह सबसे पीछे चली गई है। चीन की

रेलगाड़ियां तीन सौ किलोमीटर प्रति घंटा से भी ज्यादा रफ्तार से चलती है। हम उससे इसकी तुलना कर रहे हैं।

सभापति महोदय : पहले चीन हमसे पीछे था।

श्री गणेश सिंह : हां, चीन हमसे पीछे था। हमारी रेलगाड़ी की अधिकतम स्पीड 160 किमी प्रति घंटा है। आज स्थिति इतनी खतरनाक है कि कैग की रिपोर्ट कहती है कि दस-पन्द्रह साल पहले पिछड़े हुए 50 जिलों में रेलवे नेटवर्क बढ़ाने की योजना बनाई गई थी। वह आज तक अधूरी पड़ी हुई हैं। उसके लिए 14600 करोड़ चाहिए। मेरी क्षेत्र की सिंगरौली-ललीतपुर रेल लाइन थी जो 925 करोड़ रूपये की लागत से वर्ष 1997-98 में स्वीकृत हुई थी। आज तक वह अधूरी पड़ी है। उसके लिए कभी तीस करोड़ रूपया जा रहा है तो कभी पचास करोड़ रूपया जा रहा है। उससे वह परियोजना कैसे पूरी हो सकती है? ऐसी सैंकड़ो परियोजनाएं हैं। चूंकि समय कम है इसलिए उन विषयों पर मैं नहीं जाना चाहता हूं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस बजट में मध्य प्रदेश को जो उम्मीद थी उस उम्मीद से कम मिला। रेल मंत्री मध्यप्रदेश गए थे। उनका स्वागत योग्य कदम था। निश्चित तौर पर उन्होंने एक अच्छी पहल की थी कि राज्यों में जाकर वहां की सरकार और सांसदों के साथ बैठ कर जो प्राथमिकता तय की थी...(व्यवधान) उस प्राथमिकता के आधार पर जितनी कुछ मांग की गई उस पर ध्यान नहीं दिया गया।

सभापति महोदय : कृपया आप सारगर्भित बोलें।

श्री गणेश सिंह : मध्यप्रदेश में पूरब से पश्चिम तक और उत्तर से दक्षिण तक की सारी रेल लाइनें गुजरती हैं। हमारे देश में सबसे ज्यादा आय भी देने का काम करता है। लेकिन जिस अनुपात में हमें रेल की सुविधाओं की जरूरत है उस अनुपात में हमें सुविधाएं नहीं मिली हैं। हमारे क्षेत्र में इन्दौर से रीवा के लिए एक ट्रेन मिली है। मुझे अभी जानकारी मिली है कि उसका रूट बदल दिया गया है। सप्ताह में वह ट्रेन तीन दिन चलेगी। हमने कहा था - इन्दौर से भोपाल, भोपाल से वीणा, वीणा से कटनी, सतना और इसके बाद रीवा। इसी तरह से हमने मांग की थी कि राजकोट- बेरावल ट्रेन है उसको सतना तक बढ़ा दी जाए। लेकिन आज तक उसको नहीं बढ़ाया गया। हम लोग सतना रेलवे स्टेशन में टर्मिनल एवं अनुरक्षण की सुविधा बहुत लंबे से मांग रहे हैं। वह भी नहीं मिली है। इसी तरह से रीवा, सतना से मुंबई के लिए एक नई ट्रेन की मांग है। नई दिल्ली-रीवा, ट्रेन नम्बर 12429 इसकी समय परिवर्तन की मांग है। यह आज तक नहीं हो पाया। महाकौशल और रीवा एक्सप्रेस में वातानुकुलित डिब्बे लगाने के लिए ममता बनर्जी जी ने स्वयं इस हाउस में प्रामिस किया था लेकिन आज तक वह नहीं हो पाया। सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन में स्वचालित सीढ़ियां लगाई जाए। वहां से रोज दस हजार से ज्यादा यात्री आते-जाते हैं। इसी तरह जैतवारा स्टेशन में नई दिल्ली,

रीवा, कामायनी एक्स. का स्टॉपेज दिया जाए। मझगवां स्टेशन में सारनाथ एक्सप्रेस का स्टॉपेज, महाकौशल जनता एक्सप्रेस का स्टॉपेज, उचेहरा स्टेशन में महाकौशल एवं जनता एक्सप्रेस का स्टॉपेज, बगहाई एवं झुकेही स्टेशन में इन्टरसिटी का स्टॉपेज, क्षिप्रा एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलती है, हम चाहते हैं कि उसके फेरे बढ़ाए जाएं उसको सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए। इलाहाबाद से मुंबई तक की एक ट्रेन है। यह सप्ताह में एक दिन चलती है। मैं निवेदन करूंगा कि उसको कम से कम सप्ताह में तीन दिन कर दें। इसी तरह से हमारे यहां आकस्मिक कोटे की मांग जबरदस्त तरीके से होती रही है। सतना रेलवे स्टेशन में महानगरी गाड़ी संख्या 11094, बनारस-मुंबई, पटना-कुर्ला, इलाहाबाद-मुंबई, पटना-मंगलौर, पटना-पुणे, हावड़ा-कामायनी इन सभी गाड़ियों में आकस्मिक कोटे की मांग है। पहले जिन गाड़ियों में कोटे थे उनको बहाल किया जाए। हावड़ा-मुंबई में पहले कोटा था उसे बंद कर दिया गया। महानगरी ट्रेन में कोटा था उसे बंद कर दिया गया। बनारस-पुणे में कोटा था उसे बंद कर दिया गया। लखनऊ-रायपुर गरीब रथ में कोटा था उसे बंद कर दिया गया।

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त करिए।

श्री गणेश सिंह : जो कोटे पहले थे उनको बहाल किया जाए। सतना से मैहर रेलमार्ग में गोबरांव कला में रेलवे फाटक की बहुत लंबे समय से मांग हो रही है। उचेहरा और बिरहुली दो ऐसे रेलवे फाटक हैं जहां से बड़ी मात्रा में ट्रेन निकलती है। वहां ब्रिज न होने से बहुत परेशानी होती है।

18.00 hrs

मैं तीन-चार गाड़ियों का कमर्शियल स्टापेज मांग रहा हूं। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल जो आसनसोल से यहां तक आती है, यशवंतपुर-लखनऊ, डिब्रूगढ़ से कुरला और दुरंतो एक्सप्रैस में मैं चाहता हूं कि सतना को कमर्शियल स्टापेज दिया जाए। हमारे यहां कोलांचल सिंगरौली का क्षेत्र है जहां बहुत बड़ी मात्रा में विद्युत का उत्पादन होता है। वहां से रेलवे को बहुत बिजनस मिलता है। सिंगरौली से भोपाल एक ट्रेन की मांग हो रही है। सिंगरौली हमारी राजधानी ...(व्यवधान) से नहीं जुड़ा हुआ है।

सभापति महोदय : अगर सदन की सहमति हो तो इस डिबेट पर दो घंटे बढ़ाए जाते हैं और आठ बजे के बाद शून्यकाल लिया जाएगा।

कई माननीय सदस्य : ठीक है।

श्री गणेश सिंह : मध्य प्रदेश के सतना में चित्रकुट और मैहर दो बहुत बड़े तीर्थ पवित्र स्थान हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री गणेश सिंह : वहां लाखों लोगों का आना-जाना होता है। उन स्थानों की सुविधाएं बढ़ाने की जरूरत है। ...(व्यवधान) निवेदन करूंगा कि वहां की सुविधाएं बढ़ाने का काम किया जाए।...(व्यवधान) देश में रेलवे की जो वर्तमान स्थिति है...(व्यवधान) वह ठीक नहीं है। उसे ठीक रखने के लिए सरकार मदद करे तथा स्लीपर एवं A/C III का बढ़ा हुआ किराया वापस लिया जाए।

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions)[*]

[*] Not recorded

*SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): The Hon'ble Minister of Railway had presented this budget to the nation on the 14th of March and by the 14th afternoon onwards his own political party had asked for his resignation. This is the first time in political history of India that the Railway Minsiter has resigned after presenting the budget. During the Budget the then Union Minister for Railways had mentioned that when he took office on12th July 2011 there had been a severe railway accident at Fatehpur Malwa near Kanpur. But when the new Railway Minister has taken office, there has been an accident once again.

The railway budget has given special emphasis towards railway safety and security. The railway authority has planned to make it same as it is in Europe or Japan. But in order to do so we need to increase the government spending towards safety. By giving percentages over decrease in accident does not solve the problem. But we need to know what is the railways doing to ensure that there is no more accidents in the future.

The present Government has planned a SPU (Special Purpose Vehicle) calling it Rail-Road Grade Separation Corporation of India. This assist in the funding of level crossing. It will ensure all rail crossings are secure. We all hope this does happen.

The Union Government has also planned to set up high level Railway Safety Committee under Dr.Anil Kakodkar which will ensure higher safety standards. Even though the Committee has given its recommendation the Union Government lacks the will to adhere to the report. If they had taken a swift response the accident at Hatras could be avoided.

The Union Government has many ambitions plans in view of safety. Firstly, to set up a Independent Railway Safety Authority as a statutory regulatory body. Along with this body a Railway Research and Development Council is

* Speech was laid on the Table

planned. My question will this happen and even though this happens will the Government have the resources to carry out with recommendations.

The previous Hon'ble Railway Minister has stated that for ensuring safety to people we need to modernize the Railway. Therefore to push the modernization, plan group would be set up under Mr.Sam Pitroda. Even though group submitted its report for the next five years, the Government has to ensure that they must have Rs.5.60 lakh crores to ensure all these recommendations are adhered to.

In the railway budget, Railway Minister has agreed to the fact in the context of safety that railway suffer from implementing bug. To remove any hurdles the Railway Minister has set up Expert Committee under a Mission Director to remove all bottle neck and issues. But on this I must say the ……the railway board will further have issues of seniority and position issues. The approach paper given to the Planning Commission has envisages an instrument of U.S.$ 1 dollars. But if half the investment of this is coming from Private Sector and another half coming from its own resources, we want to know if the Government planning to sell its equity in railways to private players or by using private players with a favourable lease for them and we want to know how is it Government planning to gather resources from its own resources. This grand plan of the Union Government will get how much funding in the 12th plan period.

If the Government has increased the plan size to Rs.7.35 lakh crore for the 12th Plan. It is a increase but we need to see it in the perspective towards 11th Plan. How did Government spend its resources. Was it capable to spend Rs.1.92 lakh crores.

Even though the Railway Minister has shown to us how the proposed plan will be meet. But we feel its only fudging of numbers and greater clarity needs to be there with all figures.

After more than 60 years of independence our borders are not properly connected. The railway Ministry has a very ambition project under the Pradhan

Mantri Rail Vikas Yojana. The Railway is requiring Rs.52 lakh crores. But how is Government going to get this? Why has the borders not been connected and on the other side railway head has reached remote villages across the borders.

According to the inference of the railway budget, there are many pending projects yet to be completed. The railway budget states clearly that in order to champion the cause of new railway projects we need have resources by the Union Government.

I would like to inform that railway project passing through my constituency is still pending. The railway had planned to set a train through Ramganjmandi (Kota) to Bhopal via Jhalawar. The project cost then was 726 crores nows the cost has doubled. This is due to the fact the railway announced the project. But then eventually lacked funding.

If we provide modern facilities to passengers and to its freight transportation will eventually increase GDP to the nation. The Hon'ble Railway Minister was lucky to formulate the policy when the nations 12th Five Year Plan is been planned and has taken into account the vision document of 2020. After considering the two committees under Kakodkar and Pitoda and vision documents, the railway realized that they needed Rs.14 Lakh crores. Now my question is how is government going to get this funding.

I must thank previous Minister of Railways to at least plan out and create road map of railways in consultation with all stake holders. At least he has been truthful and candid of the status and the financial situation of the railways.

We have no doubt the development of railway will assist its aam adami of our nation to improve the infrastructure development of our nation.

The hon'ble Railway Minister took the recommendations of the Kakodkan and Pitroda Committee and choose five focus areas. This was with primary concept to strengthen the Indian Railways. These areas are:

a) Tracks

b) Bridges

c) Signaling

d) Tele-communication

e) Rolling stocks

f) Station and freight terminals.

Track & Bridges

The Government wanted to reduce the burden on over saturated routes. By upgrading existing routes and upgrading capacity. If the Ramganjmandi Bhopal train line is developed, it will further reduce traffic congestion on the typical route. But the Government needs to put in money when it counts and develop this route via Jhalawar to Bhopal.

Signaling system will further improve the signaling mechanism. This will assist in inter-locking and assist in the level crossing. If the signaling was there may accident could be averted. A significant provision would be the train projection and warning system (TPWS), this will assist the train to stop and apply its breaks if the train over shoots the signals. The Government plans to put in Rs.2,002 crores in 2012-13. I just want to see and watch if this budget sanction does take place.

Rolling Stocks

In order to upgrade the coaches, locomotives and wagon, the Government needs put in Rs.18,193 crores and in the next five years put in Rs.1,70,751 cores. How will the Government get this money? I fail to understand Railway Minister to needs to explain this process.

Stations and freight Terminals – they are the business centres. In order to make revenue, these centres need to have the ambience where business can be conducted. Therefore, I like the idea to create a organization such as the Indian Railway Station Development Corporation. They are supposed to develop the stations on the lines of Airports. The

funding of the project is through PPP route. But I hope these stations are not safe to developers at cheaper cost and we hope the local residents do get work in this areas. To help the Good sheds, a logistic Corporation was to be created. We hope this logistic corporation will assist the areas of the farming community and the aam admi.

The Railways were able to achieve 4.500 km route electrification. But in 12th Plan, the electrification will go to 6500 km. But greater focus needs to be done on this as energy cost like disaster product are missing therefore we need to move towards electric power rather than diseal power. A large allocation needs to be provided.

In order to reduce congestion, we are looking towards the freight corridor. This will assist the development of States through which it passes through. My state of Rajasthan will benefit from this corridor. We hope the employment and jobs will be provided to local community and land which taken from the farmers would get the correct amount for the land taken by the Government.

Travellers in today's environment needs amenities. In order to reduce congestion we are looking towards the freight corridor. This will assist the development of States through which it passes through. My State of Rajasthan will benefit form the corridor. We hope the employment and jobs will be provided to local community and land which taken from the farmers would get the correct amount for the land taken by the Government.

Travellers in today's environment needs amenities. The Indian Railway Station Development Corporation is planning to develop 100 stations in next five years. But there are 8000 stations. They need to have proper waiting halls, adequate lighting, water toilets and proper platform. The allocation for Rs.1.102 crore which is pretty much less then

expectations we hope the amenities are improved in the future. In the future we need to WIFI on trains and SMS alerts etc.

In today's environment, security of the passengers is necessary. The Government should have RPF personnel in each trains and have proper integrated security system. This is necessary as terrorist activities are on the rise in India.

It is nice to see the railways are also looking to cater to the handicapped individuals by providing compartments and toilets to suit their needs. We hope all regions will get this facilities.

I have been lucky to represent the constituency of Jhalawar-Baran for almost 8 years. I thank the former Railway Minister for giving us a passenger train daily from Kota to Jhalwar city. We hope the train line from Ramganjmandi to Bhopal gets developed. It will help farmers and the aam admi.

The train station of Choumela and Bhawari mandi needs to get better amenities for the upgradation of the respective stations. We need the upgradations of Train stations also at Anta. Baran, Salpura and Chabbna train stations.

The electrification work from Gunda to Kota needs to be completed as early as possible. It will help the cargo of coal which enters Rajasthan from this point and the local passenger.

As a local representative, I would urge the Government to stop the following trains at Baran Station:-

1 Bhagalpur – Ajmer (at Baran)

2 Kolkatta – Ajmer (At Baran)

3 Shalimar – Udaipur at Baran

4 Davodya Express at Anta Railway Station

5 Stoppage of Shatabdi (Bhopal) at Dhopur junction.

I hope the Railway Minster will consider my views and assist the aam admi.

*SHRI ANURAG SINGH THAKUR (HAMIRPUR, H.P.) The Railway Budget for the financial year 2012-13 has been blight for the common man. A week prior to the announcement of the budget, the freight rates for various commodities including food grains were hiked. The **Aam Aadmi** is beset with the already high food prices and this move shall further become another burden on him. Besides, he is now required to pay 20-30% higher prices for traveling also which shall further bleed him off his finances. In return the railways might announce some piecemeal measures to improve sanitation, platform modernization, safety, etc facilities available to the passenger but the speed of implementation of such reforms is not a secret. The Railways is yet to deliver on its past promises of improving passenger facilities at stations & inside trains. For instance, under the Adarsh Station scheme for railway stations' modernization, 236 stations were to be modernized while till date only 9 stations have been modernized, and the budget has added another 85 stations to this list.

Passenger traffic has grown at an average rate of 10 % each year. Earnings have increased at a slightly higher pace, implying that most passengers have been spared increase in fare. Standalone passenger operations have continued to be loss making. Freight traffic has grown too, but at a lower rate of about 7% and unlike the passenger segment, freight fares have increased significantly over these years.

Freight forms the backbone of Railways revenues. Even today, it continues to account for almost two-thirds of total earnings. However. Railways' market share in freight has decreased steadily over the past few decades-it dropped from 90% in 1950-51 to less than 30% in 2007-

* Speech was laid on the Table

08. The main reason for this decline are high pricing (to subsidize passenger travel) and lack of sufficient infrastructure. Railways are unable to provide time tabled freight services. In addition, there are no multi modal logistics parks that could have provided door-to-door cargo services.

Himachal has been receiving step motherly treatment from the Railways since independence. In the past 64 years, only 44 kms of new railway lines have been constructed in the state. This year again out of the 700 kms of new tracks to be constructed, 750 km double gauge & 800 km long narrow gauge lines to be upgraded throughout the nation, not a single kilometer is proposed to be constructed in Himachal.

Himachal is an important tourist destination. But, only 50 km of rail tracks have been added in Himachal since independence. Also, there are only 3 airfields for small aircrafts in the state. Hence, the Railway Ministry is requested to introduce regular Shatabdis between Delhi-Una & Delhi-Pathankot. It should also be considered that due to security reasons there are only 3 airfields for small aircrafts in the state. Hence, it will be economically feasible to run these trains.

PMO had directed Ministry of Railways to implement the Bhanupali-Bilaspur-Beri rail line project. The funding was to be shared on 75-25 basis between the railways & state govt. But, the Cabinet Committee on Economic Affairs (CCEA) decided that the cost would be shared as follows:-

- 25% State Govt.
- 25% Railway Ministry
- 50% Finance Ministry

This is not in line with PMO's direction.

Another issue is that the 25% share of the State Govt. included the cost of land acquired. The cost of land was assessed at 70 Crore. Any increase in actual cost of land acquisition was to be borne by the state govt. This is again more as per PMO's direction. The PMO had stated that the complete cost of land would be included in the state's 25%. Thus, the state will not have to bear 25% of the project cost plus the excess cost of land when the acquisition is actually done.

Another issue is that the Railway stopped the land acquisition after acquiring 20 kms of land in 11 villages. This and the delay in deciding the funding pattern is delaying the project which has to be completed by Dec, 2015.

It may also be noted that if the Bhanupalli-Bilaspur-Beri line is extended till Leh, it shall be of great strategic importance for the security forces.

The PM visited HP in May, 2005 and promised the completion of broad gauge rail lines on the Nangal-Talwara route. He had also promised that the railway ministry was to provide an additional Rs. 270 Crores (apart from the rail budget) for the project. The current situation is that the Railway Ministry has not yet allocated the money for the broad gauge line in the 2011 budget. We request them to include the same in the 2012 budget.

Another big problem is that the railway Ministry has been reducing the budget allocation to the state. In July, 2011, the allocation was reduced from 23 Crores to 10 Crores. In 2010-11 the allocation was reduced from 50 crores to 38 crores.

A survey for the Baddi-Kalka broad aauge Rail line was completed in April, 2011 and the cost was estimated at Rs. 385.45 crores.

It may be noted that the rail line is very crucial for upcoming educational, industrial and commercial hubs (especially the cement industry) in the Baddi-Barotiwala-Nalagarh belt. We request the Ministry to make provisions for the same in the 2012 budget.

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विष्णुपुर): सभापति महोदय, आपने वर्ष 2012-13 के रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। पूर्व रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, मैं मानती हूं कि यह आम आदमी के लिए नहीं है। इसलिए मैं इसका विरोध करती हूं। मैं कहना चाहती हूं कि फ्रेट चार्जेस में जो 20 प्रतिशत बढ़ोतरी की गई है, वह ठीक नहीं है। अभी सुबह भी बहस हुई है कि आम आदमी गरीबी रेखा से नीचे है। अभी महंगाई बढ़ रही है। अगर उस हिसाब से फ्रेट चार्जेस में 20 प्रतिशत बढ़ोतरी होगी ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप अपनी मेन डिमांड रखेंगी तो बहुत अच्छा रहेगा। उसमें वह चीज आ जाएगी।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुस्मिता बाउरी: आप मुझे थोड़ा समय दीजिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है।

श्रीमती सुस्मिता बाउरी: आम आदमी को असैंशियल कमोडिटीज़ मिलनी मुश्किल हो जाएगी। ऐसे लोगों को अभी दो वक्त खाना नहीं मिलता, इसके बाद उन्हें और भी भारी पड़ेगा। यहां माननीय मंत्री जी बैठे हैं।...(व्यवधान) मैं उन्हें कहना चाहती हूं कि उसे वापिस लिया जाए। किराए में जो वृद्धि हुई है, जिस क्लास में आम आदमी सफर करता है जैसे स्लीपर क्लास या सैकिंड क्लास, उसमें बढ़ाए गए किराए को वापिस लिया जाए।

माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में फ्यूल एडवांसमैंट कम्पोनैंट के बारे में बोला है यानी जब-जब फ्यूल के चार्जेस बढ़ेंगे तब-तब रेलवे बजट से हमें अपेक्षा नहीं करनी पड़ेगी कि कब किराया बढ़ेगा। जब फयूल के चार्जेस बढ़ेंगे तब रेलवे भाड़े में भी वृद्धि होगी। मुझे यह बात ठीक नहीं लगी। आपको इसे वापिस लेना चाहिए।

मैं अपनी कौन्सटीटूएंसी के बारे में दो-तीन बातें कहना चाहती हूं। रेल मंत्री जी मेरी कौन्सटीटूएंसी में बहुत ज्यादा जाते हैं। मैं वहां के लोगों की मांगों के बारे में उनसे कहना चाहती हूं। विष्णुपुर-तारकेश्वर रेलवे लाइन का काम अभी गोकुलनगर तक हुआ है। उसे तुरंत तारकेश्वर तक कीजिए क्योंकि वह काम बहुत दिनों से नहीं हो पा रहा है। बांकुड़ा-मुकुट मनिपुर रेलवे लाइन का काम भी नहीं हो पा रहा है। आप उसे कीजिए। बांकुड़ा जिला जहां बुहत सारे आदिवासी लोग रहते हैं, उन्होंने अभी तक रेल नहीं देखी है। वे बहुत आशा लगाकर बैठे हैं। बजट में मुकुट- मनिपुर-झिली मिली लाइन घोषित हुई है। वह भी बहुत अच्छी है। विष्णुपुर से आदरा जो नई ट्रेन आने वाली है, इसे खड़कपुर तक किया जाए। बांकुड़ा से हावड़ा तक के लिए सुबह के समय कोई ट्रेन नहीं है। हावड़ा के लिए एक ट्रेन सुबह दस बजे होनी चाहिए। मैं मुकुल दा से

अनुरोध करूंगी कि इसे आपको करना है।...(व्यवधान) बीडीआर की ट्रेन जो अभी बांकुड़ा से रायना जाती है, उसमें मसगराम तक काम हो रहा है। लेकिन मसगराम से हावड़ा कैसे जाएंगे। पहले रेलवे के मैप में डायरैक्ट हावड़ा तक था। लेकिन अभी मसगराम से उतरकर चेंज करके हावड़ा जाना पड़ेगा। यह ठीक नहीं है।...(व्यवधान) आपको इसे डायरैक्ट हावड़ा तक करना चाहिए।

रेलवे के हाकर्स को रेलवे पुलिस बहुत परेशान करती है। आप उन्हें लाइसैंस दीजिए। वे हम लोगों की सेवा के लिए हैं।

आप ज्यादा समय नहीं दे रहे हैं। मेरी ये दो-चार मांगे हैं। मैं आपका धन्यवाद करती हूं और रेल बजट में भाड़े की वृद्धि को अपोज़ करती हूं।

*__श्री नारायण सिंह अमलाबे (राजगढ)__: मैं वर्ष 2012-13 के प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। इस रेल बजट की खासियत यह है कि इसमें देश के हर हिस्से के लिए कुछ न कुछ जरूर है। इसी वित्तीय वर्ष में 45 नई रेल लाईनों के कार्यों को जिनकी लागत 6872 करोड़ रुपए है, पूरा करने का लक्ष्य वाकई एक प्रशंसनीय कदम है।

मैं सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र की वर्ष 2001 में स्वीकृत पश्चिम मध्य रेलवे जोन के अंतर्गत आने वाली बहुप्रतीक्षित नई रेल लाईन रामगंजमण्डी-भोपाल के निर्माण की ओर दिलाना चाहूंगा, जो कि 262 किमी लम्बी है। इसका राजस्थान राज्य में झालावाड़ तक का कार्य पूर्ण हो चुका है तथा राजस्थान में पड़ने वाले शेष हिस्से का व मध्य प्रदेश में आने वाले हिस्से का कार्य काफी समय से लम्बित है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि उक्त रेलवे लाईन के कार्य को शीघ्रता से पूरा करवाया जावे, इसके लिए मध्य प्रदेश के हिस्से वाले भाग में ब्यावरा से भी कार्य प्रारम्भ किया जावे ताकि इस लाईन के कार्य को गति मिल सके।

साथ ही, 1225 करोड़ की लागत वाली इस रेलवे लाईन के लिए इस वर्ष बजट में प्रस्तावित राशि को भी बढ़ाकर 500 करोड़ रुपए किया जावे, तब कहीं जाकर निर्माण कार्य दिखाई देगा।

अन्त में, मैं अपनी बात समाप्त करते हुए माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र राजगढ़ से होकर गुजरने वाली 19801 व 19802 कोटा-इन्दौर इंटरसिटी एक्स. एवं 11701 व 11702 इन्दौर-जबलपुर इंटरसिटी एक्स. ट्रेनों के एक-एक मिनट के स्टापेज क्रमशः पचोर एवं दूसरी का सारंगपुर तथा रूठियाई में किए जावें। उक्त, स्टापेज से रेलवे की आय में वृद्धि होगी तथा क्षेत्र की जनता को भी सुविधा मिलेगी। साथ ही, रेल की गति व समय में भी कोई विशेष फर्क नहीं पड़ेगा।

---

* Speech was laid on the Table

*__श्री चंदूलाल साहू (महासमंद):__ रेल मंत्री द्वारा पेश किया गया बजट न तो रेलवे की अपेक्षाओं में खरा उतरता है और न ही देश की। हर बार की तरह इस बार भी इसमें ढेर सारी लुभावनी बातें हैं, नई-नई घोषणाएं हैं। इस बात का जिक्र नहीं है कि पिछली योजनाओं पर कितना अमल हुआ। ऊपर से यात्रा भाड़ा बढ़ा दिया गया। यह बजट एक खाली डिब्बा है। बजट में फौरी तौर पर कोई राहत नहीं दी गई। यात्री सुविधाओं में किस प्रकार बढ़ोतरी होगी इसका विवरण नहीं है।

मैं इस बात के लिए रेल मंत्री माननीय दिनेश त्रिवेदी जी को धन्यवाद देता हूं कि मेरी मांग के अनुसार महासमुंद से पिथौरा, बसना, सराईपाली होते हुए बरगढ़ (उड़ीसा) एवं रायपुर, राजिम, गरियाबंद, मैनपुर, देवभोग होते हुए धरमजयगढ़ (उड़ीसा) तक नई रेल लाईन हेतु सर्वे का प्रावधान किया गया है। इसके लिए छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री डा. रमन सिंह का प्रयास सराहनीय रहा। साथ ही साथ, रेल मंत्री का अनेक प्रदेशों में जाकर समस्याओं को जानने तथा स्थानीय जनप्रतिनिधियों से मुलाकात कर जानकारी संग्रहण करना भी सराहनीय रहा। किन्तु दुर्भाग्य है कि देश की तरक्की का आधार कहा जाने वाला रेलवे नाजुक दौर से गुजर रहा है। बड़ी चुनौती है कि रेल की सुरक्षा, यात्री सुविधा बजट की व्यवस्था, इसकी पूर्ति कब और कहां से होगी, यह यक्ष प्रश्न बना हुआ है। बजट में कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं है। इसके बाद ही बजट में अब 900 कि.मी. प्रतिवर्ष नई रेल लाईन बिछाने की व्यवस्था देना सराहनीय कदम है।

देश के कई हिस्से अभी तक रेल नेटवर्क के दायरे से बाहर हैं। दूसरी ओर कुछ खास रूटों पर यात्रियों का बहुत अधिक दबाव है। लोगों को लाइनों में घंटों खड़ा रहना पड़ता है। जनरल बोगी में बेतहाशा भीड़ देखने को मिलती है यहां तक कि लोग रेल की छत से जाने को मजबूर हो जाते हैं। इसके सुधार के लिए कोई इंतजाम नहीं किया गया। यात्री भाड़ा तो बढ़ा दिया गया किन्तु इसकी सुरक्षा एवं सुविधा पर खास ध्यान नहीं दिया गया। आम जनता को बोझ के सिवाए कोई राहत नहीं दी गई। कहने को तो हमारा देश प्रजातांत्रिक देश है किन्तु प्रजा को कोई खास सुविधा नहीं दी गई।

केन्द्र की यूपीए सरकार गठबंधन धर्म के बोझ के तले दब गई है और मंत्रिमंडल की सामूहिक जिम्मेदारी होती है जिसको दरकिनार करके ममता बनर्जी के तुगलकी फरमान मानने पर मजबूर है और रेल बजट पेश करने वाले मंत्री को हटाकर दूसरे मंत्री को नियुक्त करना पड़ा, जो दुर्भाग्यपूर्ण है।

छत्तीसगढ़ राज्य का बिलासपुर रेलवे जोन सर्वाधिक आमदनी वाला जोन है किन्तु छत्तीसगढ़ राज्य रेलवे सुविधा के नाम पर शून्य है। आजादी के 64 वर्ष बाद भी छत्तीसगढ़ को पर्याप्त रेलवे सुविधा एवं रेलवे लाइन नहीं मिल पाई और न ही पूर्व की घोषणा रेलवे मेडिकल कालेज बिलासपुर को अमल में लाया गया।

---

* Speech was laid on the Table

छत्तीसगढ़ राज्य का उच्च न्यायालय चकरभाटा जिला बिलासपुर में स्थापित है। यहां पर एक भी एक्सप्रेस गाड़ी का ठहराव नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि चकरभाटा में दानापुर एवं लिंक एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये तथा महासमुंद से तुंगगांव को एवं महासमुंद से नदीमोड़ तक के रेलवे क्रासिंग रेलवे पुल का निर्माण कराया जावे।

*SHRI K. MURUGESAN ANANDAN (VILUPPURAM): Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion on the Railway Budget for the year 2012-2013. I would like to point out that this Budget is greatly disappointing. No significant project has been announced for Tamil Nadu.

Doubling of railway line between Viluppuram and Dindigul conceived at a cost of `1280 crore has got only `210 crores so far. Only `60 crore has been allocated this year. This reduced allocation has resulted in increased delay in the completion of this project. Hence, I urge upon the Railway Minister to allocate more funds for this project.

A plan to construct a railway bridge at a cost of `18.2 crores in Olakkur in my Viluppuram Lok Sabha Constituency has got a meagre allocation of `10 lakhs this year like last year. So far only `20lakhs has been released. Let me point out that this trickling of funds at a slower pace will only delay the project further adding to the sufferings of the people due to traffic congestion. This would result in cost escalation too. Hence, I urge upon you to release the entire amount and expedite the work to complete the project at the earliest.

I have requested you to lay a new railway line between Tindivanam and Tiruvannamalai *via* Gingee. This has not been acceded to so far. I request the Minister to consider taking up this project and make an announcement in this regard in his reply apportioning funds for the same.

I am also to request the Railway Minister to provide a direct connectivity to Salem from my home town Ulundurpet by way of laying a new railway line between Ulundurpet and Kallakurichi.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Though the Viluppuram railway junction has been given a face lift, the toilet facilities are not in place properly. Hence, I urge upon you to establish proper washroom facility and a first-aid-medical centre there.

In order to benefit the farmers and the workers going to the sugar factory unit in Mundiyampakkam and to extend benefit to the students, staff and the patients and also the doctors and nurses going to the medical college hospital there, the Railway Minister may kindly provide a stoppage at Mundiyampakkam for all the trains passing through that station both from north and south.

Aayandur railway station may kindly be provided with a stoppage for all the passenger trains running between Viluppuram and Tiruvannamalai. All trains running between Chennai and Thanjavur *via* Panruti may have a stoppage provided there. Similarly, Valavanur may be given stoppage for all the passenger trains running between Puducherry and Viluppuram.

Viluppuram-Puducherry passenger train may have a revision of its time schedule to benefit the officer goers and students by way of making the departure time from Viluppuram to be 7 am and the departure time from Puducherry to be 630 pm.

Pointing out again that the doubling of railway line between Viluppuram and Chingleput is being delayed beyond measure for want of funds. I urge upon the Railway authorities to see that this project is completed soon without any further delay.

At this juncture I would like to remind this august House of the huge devastation caused by the 'Thane' cyclone in the last week of December, 2011. The cyclone with an unprecedented velocity caused heavy damage to the lives and properties of the people in both Cuddalore and Viluppuram districts of Tamil Nadu and in the areas around Puducherry. Standing crops including cash crops and money spinning vegetation like cashew nut and jack fruit trees were up-rooted in large numbers running to several lakhs. The economic activity there based on these agricultural yield has suffered enormously. The Centre has not released as

yet the funds for relief and rehabilitation measures even after the Government of Tamil Nadu writing to the Centre about it. While the Centre has not come forward to come to the rescue of the public there with adequate funds for rehabilitation, at least the Railways must come forward to release funds for the repair works that have got to be done to the damaged properties of the Railways in that stretch which in turn will benefit creating some job opportunities and some economic activities in that cyclone ravaged area.

With this, I conclude.

*श्री राकेश सिंह (जबलपुर): भारतीय रेल एशिया का सबसे बड़ा नेटवर्क है तथा विश्व का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। विश्व का सबसे बड़ा नियोक्ता है जिसके लगभग 15 लाख कर्मचारी हैं। यह न केवल देश के विकास में योगदान देता है बल्कि देश की संरचनात्मक आवश्यकताओं की पूर्ति के साथ-साथ बिखरे हुए क्षेत्रों को एक साथ जोड़ने व राष्ट्रीय अखंडता का भी संवर्द्धन करता है।

सन 1853 में मात्र 34 किलोमीटर की मुंबई से ठाणे तक के सफर के साथ इसकी शुरूआत हुई थी और देश की आजादी तक लगभग 80 वर्षों में 54 हजार किलोमीटर लाइनें बिछा दी गई थी।

लेकिन आजादी के बाद से पिछले 65 वर्षों में मात्र लगभग 10 हजार किमी लाइनें ही बिछा पाए हैं। आज भारतीय रेल के पास 7133 स्टेशन हैं। 86536 किलोमीटर लम्बाई की कुल रेल लाइनों में से आज भी 20 प्रतिशत मीटरगेज और लगभग 5 प्रतिशत नैरोगेज लाइनें हैं। आज भी 70 प्रतिशत से ज्यादा रेल मार्गों का विद्युतीकरण बाकी है।

भारतीय रेल का दुर्भाग्य यह है कि इसका उपयोग कम से कम यूपीए के मंत्री रेवड़ियां बांटने में, वो भी चीन्ह-चीन्ह कर करते आए हैं।

परिणाम यह है कि भारतीय रेल का इस विशाल देश के विकास और अर्थव्यवस्था के साथ जो कदमताल होना उससे भटकते रहे हैं या अपने लक्ष्य से भटकते रहे हैं।

रेल बजट में कहा गया है कि रेल स्टेशनों को हवाई अड्डों की तरह चमकाते हुए विश्वस्तरीय बनाया जाएगा। ऐसी ही घोषणाएं ममता बनर्जी जी ने की थी। लेकिन रेलगाड़ियों में यात्री सुविधाओं को विश्वस्तरीय बनाने में जोर नहीं दिया जाता। सामाजिक कल्याण को अपना लक्ष्य बताने वाले रेलवे में यात्रियों के पीने के साफ पानी तक का बंदोबस्त नहीं है। बार-बार आप आम आदमी की सुविधाओं की बात करते हैं। लेकिन उसी आम आदमी को साफ पानी पीने को मिले, ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। साफ पानी के नाम पर आप रेल नीर नाम से 10 से 15 रुपए में बिकने वाली पानी की बोतल उपलब्ध कराते हो। अभी फरवरी माह में ही पूर्व मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी ने साफ पानी के नाम पर 16 और नए प्लांट (रेल नीर) लगाने की घोषणा की है। जिस गरीब आदमी के नाम पर आप पश्चिम बंगाल में सत्ता में आए हैं, उसके लिए आप क्या कर रहे हें। केवल घोषणाएं।

मैं श्री मुकुल राय को पिछली बार सुश्री ममता बनर्जी द्वारा की गई घोषणाएं और उसके परिणाम बताना चाहूंगा।

1.	1300 किमी नई लाइनें बिछेंगी	20 प्रतिशत कार्य अभी भी बाकी

* Speech was laid on the Table

2.	56 नई ट्रेनें चलेंगी	18 अभी तक नहीं चली (33 %)
3.	एसी डबल डेकर चलेगी	ट्रेन का ट्रायल फेल
4.	एंटी फॉग डिवाइस लगेंगी	मात्र कुछ ट्रेनों में लगी
5.	सुपर एसी का नया क्लास बनेगा	नई श्रेणी का कोई अता-पता नहीं
6.	गो-इंडिया कार्ड बनेगा	अभी तक कुछ नहीं
7.	3 हजार मानव रहित क्रासिंग पर तैनाती	50 फीसदी भी पूरा नहीं
8.	सिंगल हेल्प लाइन नं.	नहीं हो सका
9.	18 हजार नए वैगन आएंगे	15 हजार भी पूरे नहीं
10.	गरीबों के लिए शेल्टर योजना	फाईल धूल खा रही हैं
11.	सी व डी ग्रुप के 1.75 लाख पद भरेंगे	कुल 80 हजार भरे
12.	993 मीट्रिक टन माल लदान लक्ष्य	केवल 875 मीट्रिक टन तक पहुंचे
13.	रेलवे स्टेशनों पर सस्ता जनता खाना	जनता ढूंढ रही है
14.	युवाओं के लिए खास तोहफा "युवा ट्रेन"	कितनी युवा ट्रेन चलीं, अब इनका क्या भविष्य है
15.	आदर्श स्टेशनों पर शॉपिंग माल बनेंगे	कितने स्टेशनों पर बने
16.	देश के 50 रेलवे स्टेशन अंतर्राष्ट्रीय स्तर के बनेंगे	एक हम भी देखना चाहेंगे
17.	200 स्टेशनों पर यात्री निवास बनेंगे	
18.	लंबी दूरी की हर रेल में डॉक्टर	
19.	रेलवे के लिए कमांडो बटालियन	
20.	रेलवे सुरक्षा में महिला कमांडो की नियुक्ति	
21.	रेलवे स्टेशनों पर मल्टी फंक्शनल काम्प्लैक्स	

यह तो मात्र कुछ घोषणाएं हैं, विस्तार में जाएं तो बहुत काम अभी बाकी है।

मैं बताना चाहूंगा, 5 अगस्त, 2011 को कैग (भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक) ने जो अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी उसमें कहा गया है कि रेलवे की तत्काल टिकट प्रणाली एजेंटों की गिरफ्त में

है, जिसके कारण जरूरतमंद यात्रियों को इसका लाभ ही नहीं मिल रहा है और ये यात्री वे आम आदमी हैं, जिनकी सुविधाओं के बिना हम रेलवे को विश्वस्तरीय बनाने का दाव नहीं कर सकते।

आज के समय में विज्ञान जहां तरक्की पर है चांद पर जा चुके हैं, मंगल पर जाने की तैयारी है, वहां रेलवे के पास इसी देश में कोहरे से निपटने के कोई उपाय नहीं है। बहुत बार हम लोग भी 8-8 घंटे लेट इसी सदन में पहुंचे हैं।

आज सबसे बड़ा संकट विश्वस्तरीयता का है। भारतीय रेल के सामने कई लंबी दूरी की ट्रेनें आज भी बिना पेंट्री के चल रही हैं। जहां पेंट्री है, वहां खाने की क्वालिटी देखने वाला कोई नहीं है। गंदे चादर, तकिया, बिस्तर की बात तो पुरानी हो चुकी, अब मैं तो अपना बिस्तर साथ् में लेकर चलता हूं।

दुर्घटनाएं रोकने के लिए लंबे समय से ऑटोमेटिक अलार्म सिस्टम लगाने की बात हो रही है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। एक दो साल पहले ममता जी ने कहा कि एक से दो वर्ष बाद रेल हादसे बीती बात जो जाएंगे और भविष्य में कोई दुर्घटनाएं नहीं होंगी। मैं चाहता हूं कि अपनी नेता की कही हुई इस बात को आप याद रखें और उन्हें भी याद दिलाएं।

अभी तक केवल हम समितियां ही बनाते आ रहे हैं। बाद में उसकी सिफारिशों पर आप कोई ध्यान नहीं देते और अभी भी अनिल काकोदकर समिति की सिफारिशें हैं। सैम पित्रोदा समिति की सिफारिशें हैं।

काकोदकर समिति ने कहा है कि अगले 5 वर्षों में सुरक्षा उपकरणों के आधुनिकीकरण के लिए 1 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता है। बजट भाषण में त्रिवेदी जी ने मात्र 24 हजार करोड़ जुटाने की बात की है।

पित्रोदा समिति ने आगामी 5 वर्षों में रेल के आधुनिकीकरण के लिए 8 लाख 39 हजार करोड़ रुपए की बात की है। इनमें से 1.10 लाख करोड़ तो सिर्फ स्टेशनों व टर्मिनलों को आधुनिक बनाने पर ही खर्च होगा। भारतीय रेल इसके लिए अपने सभी स्टेशनों से शायद 2 लाख करोड़ जुटा भी ले तो बाकी का रोडमैप क्या है?

क्योंकि अभी जो बजट पेश हुआ है उसमें बहुत सी घोषणाएं ऐसी हैं जिनसे मिलती-जुलती बातें पूर्व में ममता बनर्जी ने अपने भाषण में की थी। कुछ वर्तमान घोषणाएं हैं-

1. डबलडेकर मालगाड़ियां बनेंगी।
2. 100 स्टेशन एयरपोर्ट की तरह बनाए जाएंगे।
3. 3 हजार किमी ट्रेक पर आटोमेटिक अलार्म सिस्टम लगेगा।
4. अगले 5 साल में सभी छोटी लाईन बड़ी लाईन में बदलेंगे। (आजकल रेल मंत्रियों की घोषणाएं मौसम की तरह हो गई है) लालू जी का उदाहरण

5. बड़े स्टेशनों पर एस्केलेटर लगेंगे। (मेरे स्टेशन पर 4 वर्ष पूर्व मेरी मांग पर घोषणा हुई थी।)
6. हाई स्पीड ट्रेक का अध्ययन होगा (हम आज भी मात्र अध्ययन की बात कर रहे हैं। हमारी सबसे तेज चलने वाली गाड़ी राजधानी की स्पीड मात्र 85 किमी है जो विकसित देशों में 50-60 वर्ष पूर्व होती थी)
7. हवाई जहाज की तरह होंगे ट्रेनों में टायलेट (अब यह हवाई जहाज की तरह होंगे या घोषणाएं ही हवाई होंगी)

किसी ने कहा है कि अमेरिका सम्पन्न है इसलिए वहां की सड़कें अच्छी हैं। ऐसा नहीं है, बल्कि वहां की सड़कें अच्छी हैं इसलिए अमेरिका संपन्न है। वहां आवागमन के पर्याप्त साधन हैं। यह बात भारत में रेल के संदर्भ में भी सच हो सकती है। यदि भारत में भी आवागमन के साधन अच्छे कर दिए जाएं तो स्वतः ही देश का समेकित विकास होने लगेगा।

लेकिन दुर्भाग्य यह है कि हमारे देश में रेल को एक राजनैतिक हथियार के रूप् में इस्तेमाल किया जाता है। यात्री सुविधाओं और रेल का विकास वास्तव में कहां आवश्यक है। इस पर विचार करने के बदले हमें कहां विकास करना है यह देखा जाता है।

रेल की पूर्व मंत्री ममता जी ने घोषणाओं सहित बजट प्रस्तुत करते समय रेल मंत्री रहे त्रिवेदी की घोषणाओं को भी शामिल कर लिया जाए तो रेलवे को चार सौ से ज्यादा परियोजनाआं पर काम शुरू करना है। इनको शुरू करने के लिए मौजूदा दरों के अनुसार ही सवा लाख करोड़ की आवश्यकता है। आपकी झोली में मात्र 10 हजार करोड़ ही है। ऐसे में आपकी बाकी घोषणाओं का क्या होगा? यदि आप अब और कोई घोषणा न करें तो भी सभी परियोजनाओं को पूरा करने में आपकी क्षमता के अनुसार 15 वर्ष लगेंगे।

इन सभी विसंगतियों के बावजूद भी रेल अर्थव्यवस्था को सुधारने के लिए आपने इस वर्ष यात्री किराए में बढ़ोत्तरी की है। यह समय इसके लिए उपयुक्त नहीं था, क्योंकि पहले ही यूपीए सरकार की गलत नीतियों के कारण भीषण महंगाई से आम आदमी का जीना- दूभर है। उस पर यह बढ़ा हुआ किराया आग में घी का काम करेगा।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण बातों पर रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र जबलपुर मध्य प्रदेश के महाकौशल क्षेत्र में आता है जो पूर्वी मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा शहर है जहां पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। फिर भी यह क्षेत्र उपेक्षा का शिकार है। जहां भरपूर खनिज संपदा है जहां कान्हां नेशनल पार्क, बांधवगढ़ नेशनल पार्क, अमरकंटक, चित्रकूट, भेड़ाघाट जेसे टूरिस्ट स्पॉट हैं। जहां हमारे जनजातीय बंधुओं की बहुलता है। जहां नर्मदा नदी जैसी पवित्र नदी का उद्गम है वह क्षेत्र रेल की दृष्टि से आज भी पिछड़ा है। इस क्षेत्र के विकास के लिए अत्यंत आवश्यक

परियोजना, जबलपुर गोंदिया ब्राडगेज परियोजना जिसकी शुरूआत एनडीए शासनकाल में हुई थी। इस परियोजना के लिए 2003 तक पर्याप्त राशि 109.32 करोड़ रुपए प्रदान किए गए। 2004 में यूपीए सरकार के गठन के साथ ही भेदभाव शुरू हो गया और इस वर्ष आवंटन हुआ मात्र 38.06 करोड़ । फिर 2005 में मिला 25.0 करोड़, 2006 में 57.40 करोड़, 2007 में 60 करोड़, 2008 में 60 करोड़, 2009-10 में 70.0 करोड़ , 2010-11 में मिला 100.00 करोड़। लेकिन मंत्री जी ने इस वर्ष इसी महत्वपूर्ण परियोजना के लिए दिए मात्र 30.0 करोड़, यह कैसा विकास है। यह वह परियोजना है जिसके पूर्ण होने पर पूर्व से दक्षिण की दूरी की यात्रा करने वाली सभी गाड़ियों को 274 किमी की दूरी कम तय करनी पड़ेगी। समय और ईंधन की बचत के साथ-साथ् इटारसी से नागपुर के बीच अत्यंत व्यस्त रहने वाले मार्ग हेतु एक समानांतर ट्रेक रेलवे को उपलब्ध हो जाएगा। मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूं कि यह परियोजना 5 वर्ष में पूर्ण होना थी जिसकी लागत 511 करोड़ थी। अब 12 वर्ष बीतने के बाद इसकी लागत हो गई है, 1038.00 करोड़ रुपए। रेल मंत्री के द्वारा की गई घोषणा वास्तव में सरकार की घोषणा होती है। 2008 में जब लालू यादव जी जबलपुर आए थे रेलमंत्री की रूप में तब उन्होंने मेरी मांग पर रेलवे के कार्यक्रम के ही मंच से घोषणा की थी कि यह परियोजना 2011 तक पूर्ण कर दी जाएगी। आज क्या स्थिति है यह आपके सामने है। इस बजट के पूर्व मैं रेल मंत्री जी से मिला था, 2 बार चेयरमैन, रेल बोर्ड से मिला था, हर बार मुझे आश्वासन मिला था कि इस परियोजना को गति प्रदान की जाएगी, किन्तु इस बार यूपीए सरकार व रेल बोर्ड ने इसकी गति को ही रोक दिया है। क्या आप जबलपुर सहित संपूर्ण महाकौशल की जनता के धैर्य की परीक्षा ले रहे हैं। यदि जनता ने धैर्य खो दिया तो यह भारी होगा। एक बार आप यह देख् भी चुके हैं, लेकिन अब जबलपुर के आंदोलन की आग सिर्फ जबलपुर ही नहीं, बल्कि संपूर्ण महाकौशल में फैलेगी। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि हमारे साथ अन्याय मत करिए और इस परियोजना के लिए इस वर्ष पर्याप्त बजट का आवंटन दीजिए।

एक बात के लिए मैं जरूर रेल बोर्ड चेयरमैन और आपका धन्यवाद देना चाहूंगा कि इटारसी जबलपुर नैनी के रेल खंड के इलेक्ट्रीफिकेशन कार्य को आपने मेरी मांग पर स्वीकृत किया है, लेकिन 927.86 करोड़ की इस परियोजना हेतु आपने मात्र 10.00 लाख रुपए ही स्वीकृत किए हैं। आप भलीभांति जानते हैं कि इलेक्ट्रीफिकेशन से क्या लाभ होंगे, इसलिए आगामी समय में इसको भी पर्याप्त बजट देकर निर्धारित समयावधि में इसे पूर्ण करने की दिशा में आगे बढ़ेंगे, ऐसा मुझे विश्वास है।

जबलपुर से प्रारम्भ होकर कुछ ट्रेन चलें, यह वर्षों से जबलपुर के लोगों की आवश्यकता है।

जबलपुर से बैंग्लोर-मैसूर

जबलपुर से अमृतसर

जबलपुर से कोलकाता वाया बिलासपुर

जबलपुर से पुणे

जबलपुर से इलाहाबाद

जबलपुर से छपरा सीवान

जबलपुर से पुरी

जबलपुर से अजमेर

इनके अतिरिक्त मेरी अन्य मांगें मैं चेयरमैन, रेल बोर्ड को पहले ही दे चुका हूं और इस मांग के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं कि जबलपुर पश्चिम मध्य प्रदेश जोन का मुख्यालय होने के साथ-साथ संपूर्ण पूर्वी मध्य प्रदेश का मुख्यालय है। इसे अंतर्राष्ट्रीय स्तर के स्टेशन के रूप में विकसित करें। साथ ही, मदनमहल, कहपुरा, सिहोरा, शहपुरा, अधारताल, देवरी (पनागर), गोसलपुर व भेड़ाघाट स्टेशन को यात्री सुविधा संपन्न् स्टेशन के रूप में विकसित करने का कष्ट करें।

*__श्री कुंवरजीभाई मोहनभाई बावलिया (राजकोट):__ मैं इस उत्तम बजट के लिए सरकार को बधाई देता हूं।

यूं तो यह बजट बहुत सी सौगातें लेकर आया है, किन्तु सौराष्ट्र की जनता यह महसूस करती है कि हर वर्ष की तरह इस वर्ष भी उनकी उपेक्षा हुई है। राजकोट सौराष्ट्र का व्यापार केन्द्र है। सौराष्ट्र जाने वाली हर गाड़ी को राजकोट से गुजरना पड़ता है और यही कारण है कि अहमदाबाद-राजकोट मार्ग पर अत्यधिक ट्रैफिक रहता है। इसके अलावा राजकोट, पोरबंदर, वेशवल, जामनगर और जूनागढ़ क्षेत्रों में अनेक छोटे, मध्यम और भारी उद्योग हैं एवं अनेक फैक्टरियां हैं। अतः माल की आवाजाही इसी मार्ग से होती है। किसी दुर्घटना के कारण यदि यह मार्ग बंद हो जाता है तो सौराष्ट्र का रेल सम्पर्क बंद हो जाता है। यह इसलिए होता है क्योंकि राजकोट से सुरेन्द्रनगर तक केवल सिंगल ट्रैक है और राजकोट पहुंचने के लिए और कोई वैकल्पिक मार्ग नहीं है। मेरा अनुरोध् है कि राजकोट-सुरेन्द्रनगर रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए एवं सोमनाथ-वेशवल-जूनागढ़-गोंडाल-जसदण-बोटाद-अहमदाबाद रेल मार्ग को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करके फिर से चालू किया जाए।

यह कार्य कठिन नहीं है। जसदण से गोंडल केवल 30 किमी का अंतर है। अगर केवल इतनी ही लाइन बिछाई जाए तो सौराष्ट्र को एक नया मार्ग मिल सकता है। इस मार्ग के तैयार होने से गोंडल-जसदण एवं राजकोट के कपास उद्योग को अत्यधिक लाभ पहुंचेगा।

इसके उपरांत मैं नम्र निवेदन करना चाहता हूं कि-

1. गिरनार, सोमनाथ और वेशवल को लम्बी दूरी वाली ट्रेन सेवाएं दी जाएं।
2. राजकोट को राजधानी दिल्ली से सीधा ट्रेन सम्पर्क दिया जाए।
3. पश्चिम रेलवे का मुख्यालय मुम्बई से अहमदाबाद लाया जाए।
4. राजकोट-मेइन एवं भक्तिनगर स्टेशनों का अपग्रेडेशन किया जाए।
5. मालिया स्थित नमक उद्योग के विकास के लिए ट्रेन-वैगन उपलब्ध करवाया जाए।
6. मोरबी में 119 नम्बर के क्रासिंग पर, मोरबी सिटी में 31 नंबर के क्रासिंग पर, राजकोट सिटी में एयरपोर्ट रोड एवं रिया रोड पर अंडरब्रिज एवं आवेरब्रिज का निर्माण किया जाए। इस कार्य के लिए राज्य सरकार एवं कॉरपोरोश्न 50 प्रतिशत रकम देने को तैयार हैं।
7. राजकोट से पौरबंदर एवं राजकोट से मोरबी डीएमयू सेवाएं चालू की जाएं।
8. अहमदाबाद-राजकोट मार्ग का विद्युतीकरण किया जाए और डबल लेन किया जाए।

---

* Speech was laid on the Table

9. जसदण के पास टंकारा नामक ऐतिहासिक स्थान है, जहां स्वामी दयानंद सरस्वती का जन्म हुआ था। यहां पर नैरोगेज लाईन थी। मेरा अनुरोध है कि टंकारा को ब्राडगेज से जोड़ा जाए।

आप जानते हैं कि दुग्ध उत्पादन में गुजरात बेजोड़ है। आज जबकि भारत सैंथेटिक दूध की त्रासदी सहन कर रहा है तब हमें इस प्रश्न के हल के लिए गंभीर चिंतन करना चाहिए। अगर गुजरात को पर्याप्त रेल व्यवस्था दी जाती है तो गुजरात आधुनिक भारत की कामधेनु सिद्ध होगा और हमारे देश को अमृत तुल्य दुग्ध से पोषित करेगा।

आपने मुझे अपनी बात रखने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

*__श्री खिलाड़ी लाल बैरवा (करौली धौलपुर):__ रेलवे की जो खस्ता हालत है, वह चिन्ता का विषय है और राजनीतिक परिस्थितियों की वजह से यह स्थिति बिगड़ती जा रही है। रेलवे सरकार का एक बड़ा महकमा है, जिससे आय होती है तथा देश का ताना-बाना विकास के लिए एक बहुत ही बड़ी जिम्मेदारी वाला विभाग है।

मेरे क्षेत्र में तातपुर मोहाटी वंशी पहाड़पुर लाइन को फाइनल सर्वे में डाला गया है, उसके लिए मै सरकार का आभार व्यक्त करता हूं।

जिस तरह से रेल विभाग ने आमान परिवर्तन, नई रेल लाईन, नई गाड़ियां, फेरे बढ़ाना, रेलवे के स्टेशनों को बढ़ाना आदि जो कार्य विभाग में पेंडिंग है यह बिना पैसे पूरे नहीं हो सकते। आज कोई किराएदार किराए पर मकान लेता है तो वह भी प्रतिशता महंगाई के हिसाब से एग्रीमेंट में बढ़ोत्तरी रखता है। महंगाई बढ़ी, डीजल के भाव बढ़े, पाट्र्स की कीमत बढ़ी, लोगों की आमदनी बढ़ी, आज कई सालों से रेलवे ने किराया नहीं बढ़ाया, यह दुर्भाग्यपूर्ण है और इसके लिए सभी दलों को चिंता कर एक ऐसा प्रावधान करना चाहिए कि हर साल चाहे किसी भी पार्टी की सरकार हो प्रतिशत में बढ़ाया जाना चाहिए।

अभी हाल में रेलवे ने जो मामूली किराया बढ़ाया है वह स्वागतयोग्य है। इससे आम आदमी पर तो भार नहीं पड़ेगा लेकिन रेलवे की जर्जर व्यवस्था में काफी मजबूती आएगी।

मेरी मांग है कि हर वर्ष 5 प्रतिशत रेलभाड़ा बढ़ाया जाना चहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र करौली, धौलपुर में भी एक आमान-परिवर्तन व नई रेल लाईन स्वीकृत हुई है। लेकिन जिस गति से कार्य चल रहा है उस हिसाब से 20 साल तक यह कार्य सम्पूर्ण नहीं होगा। तो ऐसे में विभाग को इसे पूरा करने के लिए समय सीमा तय करनी चाहिए और बजट आवंटन भी पूर्ण रूप से करना चाहिए ताकि धन की कमी नहीं हो और इसे समय पर पूरा किया जा सके।

मेरे क्षेत्र में धौलपुर स्टेशन आता है। इस स्टेशन पर गाड़ियों के ठहराव के लिए मैं काफी लंबे समय से प्रयत्नशील हूं। जैसे कि श्रीधाम एक्सप्रेस (2191-2192), शताब्दी एक्सप्रेस 2001-2002 का ठहराव नहीं हो पाया है। विभाग में कोई कार्यवाही अमल में नहीं लाई जा रही है। इसलिए जनता की भावना को ध्यान में रखते हुए इन दोनों ट्रेनों का ठहराव धौलपुर स्टेशन पर अतिशीघ्र करना चाहिए।

मेरी दूसरी मांग दिल्ली-मुम्बई लाइन के बारे में है। इस रूट पर हिंडोन बड़ा कस्बा है। उप जिला मुख्यालय है। यहां यात्रियों का बड़ा आवागमन है। इसलिए इस स्टेशन पर मेवाड़ एक्सप्रेस (2963-2964) का ठहराव करना चाहिए।

---

* Speech was laid on the Table

मेरे क्षेत्र में जो आमान-परिवर्तन व नई रेल लाइन है वह धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुर सिटी है। वहाँ इसमें मुहारी स्टेशन से तातपुर होते हुए बंसी पहाड़पुर है। इस आमान-परिवर्तन व नई रेल लाइन का कार्य अतिशीघ्र पूरा करना चाहिए एवं इस बजट में 20 करोड़ रुपए स्वीकृत किया है, वह काफी कम है। इस बजट में 200 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान करना चाहिए, यह मेरी पुरजोर मांग है।

SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI): I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget 2012-13.

I congratulate the hon. Railway Minister for presenting the Railway Budget. I am also very much grateful to my leader Dr. Kalaignar for always pursuing the matters and the needs of my State with the Union Government for the speedy implementation of the railway projects all over the State of Tamil Nadu.

I would like to express my sincere thanks to the Railway Minister for the '*Izzat*' scheme which was introduced in the 2010-11 Budget for the benefit of the poor and downtrodden ones to travel by train. I thank him for extending the travel distance from 100 kms. to 150 kms. under this scheme, thus covering all designated suburban sections keeping the rate of Rs.25 unchanged. The '*Izzat*' scheme has been very successful in my Kanyakumari constituency. So far, more than 10,000 labourers had utilized this scheme.

18.11 hrs (Shrimati Sumitra Mahajan *in the Chair*)

Hon. Railway Minister had announced some new railway lines and also introduced some new trains for Tamil Nadu for which I am thankful. I sincerely thank the hon. Railway Minister for increasing the frequency of Hazrat Nizamuddin-Kanyakumari Thirukkural Express. By this, lakhs of people will be benefited as this is the only direct train from New Delhi to South and Central Tamil Nadu. As the train has proved to be successful, constant efforts were made from different quarters to increase the frequency of the train.

I also extend my thanks to the Railway Minister for announcing new surveys for line doubling projects linking Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari along with electrification and Thiruvananthapuram-Kanyakumari line and the electrification of Coimbatore-Mettupalayam route and surveys for other new lines. I also thank him for setting up of windmills and completion of Mass Rapid Transit System in Chennai.

Kanyakumari is one of the most important tourist spots as well as pilgrimage centres of India. More than 30,000 tourists including foreigners from

all over the world and India are visiting Kanyakumari every year; it is being developed as one of the very important tourist destinations. Many projects amounting to Rs.10-15 crore for the development of railway projects in my constituency have been sanctioned. But no work had started due to insufficient fund. Hence, I request the Government to focus on Kanyakumari for releasing the sanctioned funds to start all the railway related projects within a month.

Safety and security is very important for railway passengers. More police forces should be deployed in all the trains and particularly, in ladies coaches so that they can have a safe and comfortable journey. A large number of female passengers are traveling alone in various trains. Lady security personnel must be deployed for their safe journey as people consider the train journey as the safest mode of journey.

This Budget has increased the passenger fares. The fare of the sleeper class should be reconsidered because the poor people travel – a little rise is all right, but this increase is too much. The quality of food given to the passengers at railway stations is not good. The long pending demand of the people of my constituency is for the formation of Parrathipuram Railway Station which is situated in NH-47 and has a number of educational institutions and hospitals, so that they can have access to Parrathipuram and that Nagercoil Town Station is developed. Train terminal facilities at Kanyakumari and Nagercoil Stations are required.

There is a long pending demand of the people that there should be stoppages of all the trains leaving Chennai and coming to Chennai at Thirusoolam Railway Station, which is near Chennai Airport.

Since my entry to the Parliament, I have been requesting for a daily train between Bangalore and Nagercoil. But the Government has not heard the demand of public during the past years. For the last so many years, in every Budget we have been requesting and eagerly expecting the announcement of one permanent daily train on this route But Railway has intentionally or unintentionally avoided this very essential daily train between Bangalore and Nagercoil *via* Madurai.

In 2008-09 Railway Budget, the then Railway Minister had announced a survey for a new broad gauge line connecting Karakudi and Kanyakumari *via* Ramanathapuram and Tutucorin along the East coast. Subsequently the Ministry invited bids for the Survey. But in this Budget no word has been mentioned regarding this project. Hence, I would request the Government to sanction enough funds for this project.

We have also been demanding a train to Kanyakumari district from Hyderabad but this request has also been unheard. We have a very few trains towards Tiruchirappalli *via* Tirunelveli and Madurai. The people of Kanyakumari would be grateful if the Government extend the recently announced Tiruchirappalli-Tirunelveli Intercity Express *via* Madurai, Virudunagar up to Nagercoli.

*__श्री गोपाल सिंह शेखावत (राजसमंद):__ देश के इस सर्वोच्च सदन में रेल बजट के समर्थन में इस महत्वपूर्ण विषय पर अपनी बात रखते हुए मुझे जिस गौरव की अनुभूति हो रही है वह शब्दातीत है। हम सभी जानते हैं कि रेल देश के विकास की धरोहर है तथा जहां-जहां से रेल गुजरती है वहां विकास पनपता है। वर्ष 2012 का रेलवे बजट अपने आप में एक अभूतपूर्व बजट है।

मैं सरकार का ध्यान राजस्थान के परिपेक्ष्य में रेलवे के विकास के प्रावधानों की तरफ दिलाना चाहूंगा। मैं राजस्थान में अपने संसदीय क्षेत्र राजसमंद में सरकार द्वारा दी गई दो नई लाइनों, पुष्कर से मेंड़ता तथा बर से बिलाड़ा तक बिछाने हेतु मैं सरकार का धन्यवाद करता हूं। मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूं कि दिल्ली से जयपुर, अजमेर तथा जोधपुर को हाईस्पीड कारीडोर के लिए प्री-फिजिबिलिटी अध्ययन वर्ष 2012-13 में शामिल किया है। मैं प्रसन्न्तापूर्वक यह कहना चाहता हूं कि पिछले वर्षों में पूरे देश में मीटर गेज को ब्राड गेज में परिवर्तित किया गया है तथा पूरे देश में समान-अमान की नीति बनाई गई है। लेकिन मैं बहुत विनम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र की एक बहुत महत्वपूर्ण रेलवे लाइन जो मावली जंक्शन से मारवाड़ जंक्शन तक जाती है, अभी भी मीटर गेज है। यह लाइन भौगोलिक दृष्टि से दक्षिणी राजस्थान को पश्चिमी राजस्थान से जोड़ती है तथा इस रेल लाइन के जुड़ने से राजस्थान का सीमांत क्षेत्र जोधपुर एवं बाड़मेर व बीकानेर से जुड़ सकेगा, जो सामरिक दृष्टिकोण से औद्योगिक दृष्टि से अतिमहत्वपूर्ण है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में ब्यावर राजस्थान के सबसे बड़े शहरों में आता है। लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इस बड़े स्टेशन पर कई बड़ी गाड़ियों का ठहराव नहीं है। अनेक बार यही जवाब मिलता है कि गाड़ियों की गति को देखते हुए ब्यावर में ठहराव संभव नहीं है। ब्यावर जैसे बड़े शहर में महत्वपूर्ण गाड़ियों का ठहराव नहीं होना, न तो वाणिज्यिक दृष्टि से और ना ही यात्री सुविधा की दृष्टि से न्यायसंगत है। अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि निम्न गाड़ियों, जिसमें क्रमशः दिल्ली-अहमदाबाद आश्रम एक्सप्रेस, दिल्ली बांद्रा टर्मिनल गरीब रथ, वाराणसी-अहमदाबाद एक्सप्रेस तथा सुल्तानपुर-अहमदाबाद एक्सप्रेस गाड़ियां शामिल हैं, इनका ब्यावर स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित करने की कृपा करें।

मेरे क्षेत्र मेड़ता रोड जंक्शन से मेड़ता सिटी तक आवागमन हेतु एक 72 सीटों वाली रेल बस चलती है जबकि मेड़ता रोड आने वाली प्रत्येक गाड़ी में सैकड़ों की संख्या में मेड़ता सिटी के यात्री आते हैं। स्थानीय यात्रियों की संख्या को देखते हुए यह रेल बस बहुत छोटी पड़ती है। अतः आपसे अनुरोध है कि स्थानीय जनता की सुविधा हेतु एक ज्यादा डिब्बों वाली रेलगाड़ी चलाने की कृपा करें।

---

* Speech was laid on the Table

जोधपुर से सराय रोहिल्ला वाया रतनगढ़ तक सप्ताह में दो दिन चलने वाली रेलगाड़ी को प्रत्येक दिवस चलाए जाने की कृपा करें।

मेरा सरकार से निवेदन है कि अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी का ठहराव मारवाड़ जंक्शन पर किया जाए जिससे कि जोधपुर एवं पाली जैसे शहरों के लोगों को आवागमन का लाभ मिल सके।

दिल्ली-सराय रोहिल्ला वाया रतनगढ़ को गोटन स्टेशन पर ठहराव देने की कृपा की जाए।

मैं सरकार से कुछ अन्य मांगों हेतु निवेदन करना चाहता हूं कि बुलेट ट्रेन के लिए प्रस्तावित दिल्ली, जयपुर, अजमेर, पाली तथा जोधपुर तक के रेल मार्ग पर एक एक्सप्रेस गाड़ी तब तक चलवाने की कृपा करें जब तक कि वहां बुलेट ट्रेन का परिचालन शुरू नहीं होता है।

जोधपुर राजस्थान दूसरा बड़ा शहर है, जो सामरिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। इसलिए जयपुर तथा जोधपुर के बीच एक गाड़ी प्रातः जयपुर से जोधपुर एवं सांयकाल जोधपुर से जयपुर चलाई जाए। मारवाड़ (जोधपुर) के लोगों की भारी संख्या दक्षिण भारत में रहती है, इसलिए जोधपुर-चेन्नई एवं जोधपुर-पूना की गाड़ी को प्रतिदिन किया जाए।

उपरोक्त मांगों के साथ ही, मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जयपुर से जोधपुर के बीच रेलवे लाइन को डबल किया जाए जिससे कि रेलवे परिचालन के साथ सीमा क्षेत्र को सामरिक दृष्टि से भी लाभ मिल सके।

इसी के साथ, मैं इस रेल-बजट का पुनः समर्थन करता हूँ ।

*SHRI P. VISWANATHAN (KANCHEEPURAM): I congratulate the Railways Minister for his development oriented budget. Railway travel is preferred by the poor and middle class people. The evolution of travel started from bullock cart, cycle, rail journey and plane. Rail travel is preferred because of its convenience. Most of the political leader spent half of their journey in train travel only. Students, of late, opted for road travel due to accident, delay in train journey, signal problem, lack of drinking water facility and congestion in platform.

14 lakhs employees are supporting the present rail budget hoping that the railways can compete with other mode of transport in the coming years. Of late, the accident on rail tracks is on higher side due to unmanned level crossing. I appreciate the Railway Minister's effort to form Rail Road Grade Separation of India in the correct path to reduce the human loss of life. The achievement of reduction of accidents per million train km from 0.55 to 0.17 is really a remarkable achievement. But Railways should take steps to achieve zero death.

I am happy to welcome the proposal for Palur Rail Neer Plant II announced by the Railway Minister and pleased to inform that the earlier plan was opened by me. I request the Railway Minister to appoint Group C category from the local people.

While appreciating the passenger fare increase, I request the Minister to give special importance for safety and passenger amenities. At the time of supporting the Railway Budget, I request the Railway Minister to consider the following problems faced by the general public in my Parliamentary Constituency.

1. The Railway Ministry has recommended 85 new line projects to Planning Commission for approval. I whole heartedly welcome this proposal. The new line

* Speech was laid on the Table

project of Avadi-Guduvancherry-via Sriperumbudur and Oragadam will be beneficial to large population due to the proximity to Sriperumbudur and Oragudam due to the presence of large industrial parks, MNC companies, heavy industries and automobile industries. I wish that the project should be implemented speedily in the interest of the public.

2. In the Railway Budget, there is a proposal for 111 new line surveys to be taken during 2012-13. In this new proposal, the item no: 41 states that Chennai to Sriperumbudur via Guindy, Poonamalle survey will be undertaken. But I wish to remind the Railway Ministry that the survey has already completed 2 years before the following route.

Kancheepuram + Enathur + Rajakulam + Sunguvarchatram + Sriperumbudur +Irungattukottai+ Poonamalle + Avadi.

Instead of initiating new rail survey, the survey completed already can be recommended to Planning Commission for implementation.

3. The modernization of Kancheepuram Railway Station has been approved during the year 2011-12. But the work has not been undertaken till date. Kancheepuram is one of the ancient temply city having a parallel to Mathura, Tirupathi, Nathwada and Puri. Apart from the temple city, it is also the city of education and famous for silk works. I hope that the Ministry will take immediate steps to implement the modernization without any further delay to avoid escalation of cost.

4. In the Railway Budget speech, our Hon'ble Railway Minister has mentioned that in Chennai area, there is a proposal to run 18 additional services. Out of the 18 additional services announced, I would like to request the Hon'ble Minister that the Chennai Beach to Chingleput Service can be extended to Kancheepuram. This will benefit the students, employees, pilgrims who are visiting nearby Mahabalipuram and the general public.

5. The Railway Minister has announced for 6500 route Kms in the current plan against 4500 route Kms electrification during the 11th Plan (item No. 49). I request the Hon'ble Minister to implement the long pending Thakolam to Arakonam 7 Kms electrification immediately. Hon'ble Union State Minister for Railways Shri K.H. Muniyappa vide his letter No: 2007/RE/161/3/4 dated 12.01.2012 has mentioned that the work is pending due to objection from local people. The Government can settle the land acquisition immediately outside court settlement and can implement the project immediately which will benefit large number of public.

6. Kalpakkam is one of the biggest towns in Kancheepuram Parliamentary Constituency having several units of DAE (Madras Atomic Power Station, Indira Gandhi Centre for Atomic Research, Bhavini, CISF Unit, Kendriya Vidyalaya Schools and several establishments. Mahabalipuram, Tirukalukundram and Tiruporur are nearest to Kalpakkam which are famous for tourism as well as pilgrimage centre. A Railway Reservation Centre at Kalpakkam shall be beneficial to tourist, government employees and for the general public.

7. Chengalpet in Tamil Nadu is an ancient district which is more than a century old and the total surface area is 6.09 square kilometers. Large number people had constructed houses in the neighbouring places like Vallam, Melamaiyur, Alapakkam and Nenmeli. Besides about 1,20,000 people are living in Thirukazhukunram, Thiruporur, Kalpakkam, Sathurangapattinam and Mamallapuram. They commute to and from Chengalpet every day for their daily needs. This includes school and college going student, traders and also many patients who visit Chengalpet Government Hospital for getting treatment. These people suffer a lot due to the closure of LC 54 Railway Gate at least 70 times a day. Large numbers number of people were trapped due to closure of the gate during Tsunami while fleeing to save their life.

LC 54 Gate is the only way through which people can get away in case of any untoward mishap at Kalpakkam Atomic Power Station. If the gate is closed when such a critical moment occurs, it will be a terrible threat and the loss would be countless. I request the Hon'ble Minister to speed the completion of bridge work which is pending from the Railway side.

8. My esteemed colleague Mr. K.S. Alagiri's proposal for the new train between Cuddalore to Bangalore via Melmaruvathur-Kancheepuram has to be considered favourably for immediate implementation. Hon'ble Union State Minister for Railways has already visited Melmaruvathur and the Railways inclination to start a new trains service from Bangalore to Pondicherry via Melmaruvathur-Kancheepuram can be extended to Cuddalore which is nearer to Pondicherry.

9. Kancheepuram attracts thousands of tourists from all over the country and abroad. The nearest main City is Chennai. Many people want to visit the important places in Kancheepuram within a day and return to Chennai by the evening. In order to facilitate such tourists and also attract more tourists, the first train departing early morning from Chennai Beach station for Chingleput can be extended upto Kancheepuram. This may be considered on top priority and necessary steps to be taken immediately.

10. The Southern Railway has completed the alignment for the following two routes:

a) Chingleput-Mahabalipuram-Kalpakkam-Pondicherry-Cuddalore
b) Chennai-Perungadi-ECR-Mahabalipuram-Kalpakkam-Pondicherry-Cuddalore

I request the Railway Ministry to take any one of the routes mentioned above for survey and for approval at the earliest. The distance of the above route shall be approximately 120 kms and 200 kms respectively. This will facilitate the costal movement of passengers conveniently and scope for increasing tourism thereby the Railways can increase their revenue.

To conclude, I wholeheartedly support the Railway Minister for presenting a good budget in the interest of the public. I welcome Mr. Mukul Roy in his new assignment and hope to fulfil the aspirations of general public.

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Respected Madam Chairman, thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion on the Railway Budget 2012-13.

Indian Railways is not only a mass transport utility but it is India's lifeline also. It is a source of our national pride and a force of national integration. I would like to draw the kind attention of this august House to the facts and differences between the progress of railway network between India and China.

In 1947 India had 53,396 km. of rail network while China had only 27,000 km. Today, China has around 1 lakh km. network while India has only 65,000 km. rail network. The Indian passenger trains run at a maximum speed of 150 kmph while Chinese trains run at 350 kmph. About 25 per cent of the rail bridges are over 100 years old. As the hon. Minister has pointed out in his speech, we should not allow the Railways to follow the Air India way. I would like to know what action is being taken to implement accelerated growth of rail network of India.

Former hon. Railway Minister, Trivedi ji once told in Trivandrum that he loves Kerala very much because Kerala is truly god's own country. Unfortunately, I am really sorry to say that the people of god's own country are blessed with only one train during this Budget. Not only that, especially Malabar region which includes my constituency is neglected by all means. I would like to remind that Malabar region is very much an integral part of the country and it is not outside the country.

In the Budget speech of 2009-10, the then hon. Railway Minister Mamata ji announced that Calicut railway station would be upgraded to world class railway station. I would like to bring to the kind attention of the hon. Minister that till date this remains a dream. The present Budget is silent on this. I would like to know the plan of action to honour this committed promise.

Secondly, there has been a consistent demand for the following genuine proposals which I have raised in this House several times and would request the hon. Minister to include them in his reply:

1. Construction of Pit-Line at Calicut West Hill Station. This will help for origination and termination of trains. Sufficient land is available for this purpose.
2. Yashwantpur-Kannur Express *via* Mangalore, Train No.16517, to be extended to Calicut. There is a serious reason for my deep concern about this matter. Recently, the Government of Karnataka banned night transport on NH 212 which is connecting Calicut with Bangalore. This has adversely affected thousands of service passengers and tones of goods movement. My humble and sincere request to the hon. Minister is to consider the extension of Train No.16517 to Calicut which would address the needs of entire Malabar. The Government should also introduce Calicut Bangalore Janshatabdi day train and Mangalore-Hyderabad Express Train *via* Palakkad.
3. I would also like to request the Minister to upgrade the Feroke railway station in my constituency to Adarsh station which is the nearest station to Calicut International Airport.

While I am speaking on the general development of the region, the following issues have been ignored and required to be urgently addressed:-

1. Completion of the remaining portion of the doubling work on the Shornur-Mangalore line.

I would also like to mention about the completion of electrification on this sector. There should also be an appointment of FA and Chief Accounts Officer in the Office of the recently created Chief Administrative Officer for Kerala to speed up the ongoing work in the State. This will help proper and timely utilisation of sanctioned funds and avoid lapse or diversion of funds.

Without doubling and electrification of the Konkan Railway, the benefit of railway network connecting North and West with South will not serve the purpose. Therefore, some provisions for this must be earmarked.

It is also unfortunate to add that even small issues like transfer of inefficient officials are not headed. In fact, a joint representation of ten MPs from the region, cutting across party lines, was submitted to the Minister almost six months back but unfortunately officials continue to enjoy their stay in Palakkad Division. This is the unfortunate state of affairs.

Similarly, the conditions of coaches and the sanitation of long distant coaches are pathetic. Several measures have been announced but nothing has been implemented.

I would like to mention one very important point. I wish to suggest that a high-level monitoring committee should be established under the respective Chief Minister of the State with the officials from the State Government and Railways so that the assigned projects can be completed in time.

I would also like to bring to your kind attention about merciless actions and misbehaviour of some officials from Palakkad Railway Division, which has caused hardship to public and unemployment of poor vendors. The vendors are arrested and sent to jail because of these officials. It is a very serious thing.

MADAM CHAIRMAN: Please do not disturb.

… (*Interruptions*)

SHRI M.K. RAGHAVAN: I would like to request the hon. Minister's intervention to withdraw all cases against the poor vendors.

While I stand to support the Railway Budget and thank the hon. Minister for Railways for whatever he has provided. I would also like to use the floor of this House to request that these issues may also be addressed favourably which are required for the convenience and development of Malabar region of Kerala.

I would like to say one more thing. If these genuine requirements are not considered by this Government, then as a Member of Parliament, I can start my *satyagrah* against the officials and other persons sometime.

*[*]SHRI RAJAIAH SIRICILLA (WARANGAL): Indian Railways is the life line of the nation. It is the largest railway network under a single management in the world. Indian Railways is a nationally critical complex Organsiation. Today, it occupies a pride of place in the growth and development of the nation. The magnitude of its operation can be assessed by the following statistics. The Railways, on an average run around 19000 trains including 10000 passenger trains daily. They criss-cross on a network of 64000 kms covering around 8000 stations and transporting about 20 million passengers and 2 million tones freight daily with the help of 1.4 million employees.

There has been a tremendous increase in the traffic moved by railways since independence. A look at the indices of growth of traffic vis-à-vis capital inputs indicates that while he passenger and freight traffic since Independence increased by around 10 times, the capital inputs viz coaches and wagon capacity, as well as traction effort of locos increased by only less than 3 times whereas route km increased by one and a half times only. As a result of this, more and more traffic has to be squeezed through the existing routes leading to choking of high density corridors. Owing to resources constraints, there has been only a small addition to the network. This has called for increasing financial resources to enhance capacity of Railways.

So far Railway finances are concerned, the picture is very gloomy today. On the one hand, internal resource generation of Railways has declined, there is on the other hand a downward trend in the Railways share in the total plan outlay. From around 8 per cent, it has come down to 6 per cent in the 11th Five Year Plan. There has not been much increase in the budgetary support and market borrowings. With the limited resources, the tasks of expanding and modernization of Railways capacity is really stupendous. In order to stay ahead of the growth rate of economy, the Railways has to double its capacity.

---

[*] Speech was laid on the Table

Today freight is the bread earner for the Railways. Passenger fares are highly subsidized from freight earnings. This has to be stopped. Railways should try to cut their operational cost and increase internal as well as external resources generation. Railways did not increase passenger fare for around past eight years. Moreover, its freight earning is dependent on economic growth. In addition to this, Railways share in the market so far freight is concerned has come down to 30 per cent from 89% in 1950-51. This has to be reversed.

Railways does not have adequate financial resources for undertaking rapid and large-scale modernization of core assets. Railways operating ratio (amount spend to earn Rs.100) is estimated to have worsened to 91.1 per cent in 2011-12 as against 75.9 per cent four years ago. Its gross revenue has remained stagnant to about 1.2 per cent GDP for the last 10 years. As the Railways has a social obligation to provide transport at affordable cost to economically weaker section of society, it cannot run entirely on commercial lines, as expected by most of the experts. Due to a steady upsurge in losses in passenger service, the percentage of cross-subsidization of passenger fares by freight earning has gone up from 20 per cent in 2004-05 to 32 per cent in 2009-10. Currently, the passenger fare segment is subsidized to the tune of Rs.160000 crore.

In this backdrop, drafting the Railway Budget is not an easy task. In spite of so many odds and expectations from the users, the Hon'ble Railway Minister has done very well. I must appreciate the skill with which he crafted the Railway Budget for 2012-13.

Railway Minister has laid emphasis on safety which should be appreciated. However, keeping in view the tremendous strain under which Railways is functioning with a very low rate of accident is worth consideration.

Railway should implement the recommendations of Rakesh Mohan and Sam Pitroda Committees for improving both railways physical as well financial operations. Keeping in view the resource crunch, the need is to prioritize the projects and try to complete them within the stipulated time. Konkan Railway is

the best example before us. We have got manpower, we have got resources, what is needed is dedication, involvement, not at the tope but at each and every level. Efforts made by Shri Shreedharan in Delhi Metro and Kokan Railways are to be approved.

There are many posts vacant which should be filled up immediately. Accountability should be fixed at each level. Locals should be given priority in appointments in Railways. Besides, it should also be ensured that people from all walks of life get place in Railways.

I would like to bring the following of my projects for consideration under socially viable projects:

1. New line from Manugururu Ramaguwdam.
2. Establishment of coaches manufacturing unit at Khazipet and
3. New line from Hasan Parthy to Karimnagar.

On the whole I support the Budget.

*__श्री रतन सिंह (भरतपुर):__ भारतीय रेल, समाज व देश को एक सूत्र में बांधने एवं प्रगति की आधारभूत धुरी है। रेल सभी वर्ग समाज, जाति, धर्म को लगातार एक-दूसरे के नजदीक लाती है। जोड़ती है एवं देश की प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

माननीय रेल मंत्री ने बजट में आगामी 5 साल तक के लिए जो चुनौती तय की है वह आमजन की सुरक्षा है। पूरे बजट में सुरक्षा और संरक्षा को खास तवज्जो दिया गया है। काकोदकर और पित्रोदा समितियों ने भी अपनी रिपोर्ट में रेलवे की खस्ताहाल सुरक्षा पर ज्यादा बल दिया है। इसको ध्यान में रखते हुए रेलवे की सुरक्षा,सुदृढ़ीकरण, भीड़-भाड़ कम करना तथा क्षमता संवर्धन एवं सिग्नल, दूरसंचार जैसी 5 प्रमुख चुनौतियों से निपटना तय किया है।

माननीय रेल मंत्री ने फॉरवर्ड लुकिंग बजट सुरक्षा एवं आधुनिकीकरण के साथ प्रस्तुत किया है। रेल बजट में पोजिटिव एवं संचालन व्यय को कम करने का निर्णय लिया है, जो कि स्वागत योग्य है। प्रस्तावित बजट से रेलवेज लाभान्वित होगी।

12वीं पंचवर्षीय योजना का 7.35 लाख करोड़ रुपए का रेलवे बजट प्रस्तावित किया गया है जो कि 11वीं पंचवर्षीय योजना के 1.92 लाख करोड़ रुपए के बजट से बहुत अधिक है। बजट के अंतर्गत अब तक का सबसे अधिक प्लान आउटले वर्ष 2012-13 का 60100 करोड़ रुपए प्रस्तावित है। ऑपरेटिव रेशा 84.9 प्रतिशत लक्षित है। फ्रेट लोडिंग 1025 मीट्रिक टन रखा गया है, जो कि 2011-12 से 55 मीट्रिक टन अधिक है एवं पैसेन्जर ग्रोथ 5.4 प्रतिशत प्रस्तावित है। रेलवे बजट में नए संसाधन जुटाने, महानगरीय परियोजनाओं के विस्तार व राज्यों के साथ सहयोग नीति बढ़ाई है। विदेशों के साथ सम्पर्क नीति, रेल आधारित उद्योगों को बढ़ावा देना, पर्यावरण सिद्धान्तों को ध्यान मे रखा गया है। 2500 सवारी डिब्बों में नए बायो-टॉयलेट लगाया जाना, दो सौ रेलवे स्टेशनों को हरित ऊर्जा स्टेशन बनाना। 1000 चौकीदार, समपार फाटकों पर सौर प्रणाली द्वारा प्रकाश कराना व ग्रीन ट्रेन चलाना बहुत महत्वपूर्ण प्रस्तावित कार्य, रेल यात्रियों की सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा गया है। ई-टिकट, किफायती दरों पर क्षेत्रीय भोजन की शुरूआत, महत्वपूर्ण स्टेशनों पर एजक्यूटिव लांजों की स्थापना, 929 आदर्श स्टेशनों को अपग्रेड करना प्रस्तावित है। 151 डाकघरों के माध्यम से पीसीआर टिकटों की बिक्री करना आदि सम्मिलित है। प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को दूसरी ट्रेनों में जगह, एसी सेकण्ड, एसी चेयरकार, स्लीपर में खास बीमारी वाले मरीजों के कार्य में 50 प्रतिशत की छूट जैसे सुविधाएं उपलब्ध कराई हैं। अर्जुन पुरस्कार विजेताओं, राजधानी एवं शताब्दी गाड़ियों में सुविधा, इज्जत योजना के अंतर्गत दूरी 100 किमी से बढ़ाकर 150 किमी की गई है।

---

* Speech was laid on the Table

उपनगरीय सेवाओं के अंतर्गत मुम्बई में 75 अतिरिक्त गाड़ियां चलाना। चैन्नई क्षेत्र में 18 अतिरिक्त गाड़ियां चलाई जानी है। कोलकाता क्षेत्र में 44 नई उपनगरीय गाड़ियां चलाई जानी है, वर्ष 2012-13 में कोलकाता मैट्रो में 50 नई गाड़ियां चलाई जानी हैं। बजट के अंतर्गत 75 नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां शुरू की जानी हैं, जिसमें कि 21 नई पैसेंजर गाड़ियां, 9 डेमू गाड़ियां और 8 मेमू गाड़ियां शुरू की जानी है। 39 रेलगाड़ियों का विस्तार किया जाना है। 23 नई रेगाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जानी है। आमजन, श्रमिक, मजदूर, किसान व व्यापारियों को जोड़ा गया है। प्रस्तावित जन कल्याणकारी बजट के अंतर्गत वर्ष 2012-13 में एक लाख से अधिक कर्मचारियों को भर्ती किया जाना है। एसटी-एससी, ओबीसी के बैकलॉग को पूरा किया जाने का प्रावधान लिया गया है। रेलवेज ने खेलों के लिए रोडमेप तैयार किया है एवं 10 खिलाड़ियों को रेल खेल रत्न से प्रतिवर्ष पुरस्कृत करने का प्रावधान रखा गया है। रेलवे कर्मचारियों के लिए उनकी कार्यशैली पर सम्पूर्ण स्वास्थ्य कार्यक्रम प्रस्तुत करने, कुशल एवं तकनीकी कर्मचारियों के लिए पर्याप्त विश्राम करने का प्रावधान किया गया है।

माननीय यूपीए चेयरमैन, माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी के आभारी हैं कि बजट में राजस्थान के लिए 15 एक्सप्रेस, 5 पैसेंजर गाड़ी, 9 ट्रेनों का विस्तार व तीन के फेरे बढ़ाए हैं। दिल्ली से जोधपुर के बीच हाई स्पीड रेल कोरिडोर का सर्वे होगा। रेल कोरिडोर जयपुर के लिए जुड़ेगा। 11 रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन हेतु जयपुर में 100 बिस्तर का छात्रावास बनाया जाएगा। 1440 रेल अन्डर ब्रिज व 30 रेलवे ओवर ब्रिज स्वीकृत किया गया है। दो स्टेशनों पर एस्कलेटर लगेंगे, जन कल्याणकारी बजट के अंतर्गत 19 हजार किमी पटरी बदली जाएगी। 750 किमी नई रेल लाईन बिछाई जाएगी। 78 नई रेल लाईन बिछाने हेतु सैद्धांतिक स्वीकृति के लिए योजना आयोग को प्रस्ताव प्रेषित किए गए हैं। आपदा प्रबंधन के लिए कौशल विकास करने हेतु संसाधन, खड़गपुर और लखनऊ में तीन संरक्षा विल्लेजों की स्थापना की जाएगी। रेलवे यात्रा सुरक्षित रहें, इसके लिए आवयक प्रबंध किए जाएंगे।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि भरतपुर ब्रज आंचल का बहुत महत्वपूर्ण संभागीय मुख्यालय है। विकास के लिए रेलवेज द्वारा पूर्व प्रस्तावित व निर्माणाधीन कार्यों को पूरा कराना समयबद्ध तरीकों से अति आवश्यक है। 'एलसी 252' व 'एलसी 244' पर दो रेलवे ओवरब्रिज पिछले 3 वर्षों से निर्माणाधीन हैं। उनको शीघ्र पूरा कराया जाए। भरतपुर जंक्शन पर पूर्व निर्मित रेलवे ब्रिज अत्यधिक क्षतिग्रस्त है। उसकी तुरन्त वांछित मरम्मत कराया जाए एवं उसके स्थान पर नया रेलवे ओवरब्रिज निर्माण कराया जाए। रेल बजट 2010-11 में माननीय रेल मंत्री द्वारा घोषित सुपर स्पेशलिटी अस्पताल, सुपर स्पेशलिटी डायग्नोस्टिक सेंटर व भरतपुर रेलवे स्टेशनों को राष्ट्रीय स्तर पर अपग्रेडेशन कराया जाए। तांतपुर से बंशी पहाड़पुर

स्वीकृत रेलव लाईन को बिछाया जाए जिससे भरतपुर के पत्थर उद्योग में महत्वपूर्ण प्रगति होगी। वर्ष 2011-12 में रेल बजट वर्ष 2010-11 की घोषणाओं के अनुरूप भरतपुर से डीग, कामां, कोसी कला रेलवे लाईन का सर्वेक्षण हुआ है, जिसका परिणाम स्वीकार्य एवं पॉजिटिव है। भगवान श्री कृष्ण के ब्रज आंचल, पुरातत्व महत्व के जल महल एवं राष्ट्रीय धरोहर नेशनल केवलादेव पक्षी अभियारण्य के महत्व को देखते हुए इस नई रेलवे लाईन को शीघ्र स्वीकृत कर निर्माण कराया जाए। जिससे सैलानी/पर्यटकों को लाभ के साथ-साथ रेलवेज की आय में पर्याप्त वृद्धि होगी। जिला भरतपुर के तहसील नदबई,बयाना एवं जिला अलवर के खरेली क्षेत्र के महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर है, जो किसानों व व्यापारियों से अत्यधिक जुड़े हुए हैं। आवागमन सहज सुगम व अच्छा बना रहे, इसके लिए नदबई, खेरली व बयाना में रेलवे ओवर ब्रिजेज का निर्माण कराया जाए। दुर्घटनाओं से सुरक्षा हेतु आगरा-बयाना के मार्ग पर बारेठा के गेट न. 11 पर समपार फाटक का निर्माण कराया जाए। बयाना, भरतपुर जिले का पत्थर उद्योग एवं कृषि का उत्पादन क्षेत्र है। किसानों, मजदूरों एवं व्यापारियों के आवागमन की सुविधा के लिए मेवाड़ एक्सप्रेस गाड़ी नं. 12963/12964 ट्रेन को बयाना में ठहराव दिया जाए। ब्रज आंचल भरतपुर, मथुरा क्षेत्र में अलवर से बहुत दर्शनार्थी और सैलानी प्रतिदिन यात्रा करते हैं। उनकी सुविधा के लिए अलवर से मथुरा तक अतिरिक्त रेल प्रातः चलाई जाए एवं मथुरा से अलवर तक एक अतिरिक्त रेल सांय को चलाई जाए, जिससे क्षेत्र की महत्वपूर्ण प्रगति होगी। इससे क्षेत्रीय जनता और सैलानी बहुत लाभान्वित होंगे। दक्षिणी पूर्व रेलवे के अंतर्गत उड़ीसा के सुन्दरगढ़ के कुआरमुण्डा रेलवे स्टेशन पर निर्मित साइडिंग को संधारित किया जाए एवं जन उपयोग के लिए खोला जाए। पूर्व चालित सभी ट्रेन्स में अतिरिक्त डिब्बे जोड़े जाएं एवं उनके फेरे आवश्यकता के अनुरूप और बढ़ाए जाएं, जिससे बढ़ती हुई आबादी के अनुरूप सवारियों की यात्रा सुरक्षित व सहज बनी रहे। वर्ष 2010-11 में माननीय रेल मंत्री ने विजन 2020 के अंतर्गत प्रतिवर्ष 29 हजार रेल डिब्बों के निर्माण का लक्ष्य रखा गया है। लक्ष्य को प्राप्त करना आवश्यक है, जिससे रेलवे आधारित उद्योगों को बैगन निर्माण के कार्य से श्रमिक को रोजगार मिले।

भरतपुर स्थित सिमकों वैगन फैक्ट्री भरतपुर जिले के निवासियों के लिए आर्थिक जीवन रेखा है, जिस पर प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से 50 हजार व्यक्तियों को रोजगार प्राप्त होता है। माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि फैक्ट्री को वैगन निर्माण के आदेश प्रदान कर क्षेत्रीय श्रमिकों को रोजगार उपलब्ध कराए।

प्रस्तावित जन कल्याणकारी रेलवे बजट का मैं पुरजोर समर्थन करता हूं।

*SHRI MAHENDRA KUMAR ROY (JALPAIGURI): With kind permission of Hon'ble Speaker I would like to raise the following matters of public importance during General Discussion on the Budget (Railways) 2012-13 in the House today.

Gauge Conversion

There is a single Broad guage line existing from NJP Station to Assam via Ambari Falakata – Belakoba, Raminagar, Maninauri, Dhupguri, Ahipurduar-Kamakhyaguri on NFR in the district of Jalpaiguri. The proposal for double line is parallel to the B.G. track between NJP to Kamakhyaugri via Ambari, Bdakoba, Raningar. The total length of this track is only 148 km. meanwhile from NJP to Ambari Falakata (15 km) has already been compelted long before double line. Now from Ambari Falakota to Kamakhyaguri (133 km) is remained for double line. This BG Line is as good as the life line of North-East region of the country and strategically important for the security of the nation.

Improvement to the New Jalpaiguri Railway Station as per needs

The new Jalpaguri railway station is laid in such a way that no commuter can reach any of the platforms directly from the approach of either side, without the help of long and high level foot-over-bridge. Though there is sufficient vacant land because of the introduction of uni-gauge system, the capacity to receive trains has not been increased to suit the requirements, for which a large number of up and down trains are detained at previous/next station for a long time causing a great harassment to the passengers.

That, though there is a vast population on the Jalpaiguri side of NJP station, there is no booking facilities.

Moreover, the level crossing in the front of NDP-Railway Hospital remains closed very off and on, for which the people of the locality have been facing a lot of troubles, even when they are to hospital.

I therefore demand that:-

---

* Speech was laid on the Table

a) Capacity of NJP Railway station be increased to receive more trains, while at the same time there should be some more platforms to facilitate direct entry of passengers without using foot-over-bridges;

b) There should be booking facilities at the Jalpaiguari side of NJP railway station and also at Belakaba railway station;

c) A fly-over to be constructed at level cr5ossing in front of NJP railways hospital;

d) A flyover to be constructed at level crossing in Thakur Nagar Baribhaoha (East side of NJP);

3. Advance booking of Railway Tickets

It is learnt that the railway is going to introduced 120 days period at advance booking in place of 90 days as at present. I do not find there is any logic in such long gap, which will simply increase the case of cancellation.

Moreover, so far as the railway staff and pensioners are concerned, whose passes have only a validity period of 120 day (4 months) will be in a tight-corner to get Advance reservation.

I, therefore, request the Railway Authority to retain the present 90 day period of advance booking.

श्री नारनभाई कछाड़िया (अमरेली): धन्यवाद महोदया। आपने मुझे रेलवे के बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। प्रत्येक वर्ष की तरह वर्ष 2012-2013 का बजट भी सही अर्थों में एक लोक-लुभावना बजट है। आजादी के इतने सालों के बाद भी मेरे क्षेत्र अमरेली में वहां की जनता को रेलवे की कोई सुविधा नहीं है। वर्ष 1912 और 2012 यानी 100 साल हो गये हैं मेरे क्षेत्र अमरेली में 100 वर्ष पहले अंग्रेजों ने रेल की पटरी बिछाई थी, उसमें किसी भी प्रकार का बदलाव नहीं हुआ है। न ही स्टेशन में कोई बदलाव हुआ है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस देश में 64 साल की आजादी के बाद भी मेरे क्षेत्र के रेलवे स्टेशन में बदलाव क्यों नहीं हुआ है? इस देश पर अधिक से अधिक शासन कांग्रेस सरकार ने किया है लेकिन मेरा क्षेत्र अमरेली आज भी रेल से वंचित है। महोदया, कांग्रेस सरकार जितना प्रयत्न कुर्सी बचाने में करती है, अगर उतना ही पैसा देश के विकास के लिए खर्च किया होता तो यह समस्या नहीं होती।

यह सब कुर्सी का खेल है और सभी साथी दलों के दबाव का मेल है। यहां आदमी सोचता कुछ और है और होता कुछ और है। 12 तारीख को रेल बजट पेश करने के लिए दिनेश जी आए थे। वे सोच कुछ और रहे थे और हो कुछ और गया। मेरे क्षेत्र अमरेली के साथ शासनगीर है। सभी जानते हैं कि पूरे एशिया के चार सौ से अधिक शेर वहां हैं। शेर को शिकार करते हुए हमने बहुत नजदीक से देखा है। शेर ने भैंस का शिकार किया, गाय का शिकार किया, हिरण का शिकार करते हैं, लेकिन यहां तो उलटा हो गया, क्योंकि शेरनी ने ही शेर का शिकार कर लिया। जैसा दिनेश जी का हुआ है।

सभापति महोदया: आप अपने क्षेत्र की बात कीजिए।

श्री नारनभाई कछाड़िया: मैं यही बात कहने जा रहा हूं कि आज हमारे देश में सबसे सस्ता और सुलभ साधन रेल है और किसी राज्य या जिले में रेल की सुविधा न हो, तो वहां का विकास नहीं हो सकता है। मेरे क्षेत्र अमरेली के कुल साठ प्रतिशत लोग जो क्षेत्र से बाहर रहते हैं, अहमदाबाद, बड़ोदरा, सूरत, मुम्बई में रहते हैं, लेकिन उन्हें ट्रेन पकड़ने के लिए अमरेली से 300 किलोमीटर दूर तक जाना पड़ता है। अगर मुझे दिल्ली आना है, तो अहमदाबाद से ही आ सकता हूं। 300 किलोमीटर तक रेल की कोई व्यवस्था नहीं है। आपको इसे सबसे पहले प्राथमिकता से करना चाहिए.

दूसरी बात हमारे यहां मऊआ से सूरत तक एक ट्रेन चलती है। हर बुधवार को सुबह सूरत से आठ बजे चलती है और शाम को आठ बजे मऊआ पहुंचती है। उसी रात फिर मऊआ से निकलती है और सूरत

पहुंचती है। आप जानते हैं कि बुधवार एक ऐसा दिन है, जिसे अशुभ माना जाता है। हमारे शास्त्रों में तो यहां तक लिखा है कि बुधवार के दिन किसी की अगर मृत्यु भी हो जाए, तो उसके घर भी नहीं जाना चाहिए। हमने बार-बार लिखा और अधिकारियों से मिले, लेकिन ट्रेन के समय में बदलाव नहीं किया गया। इस ट्रेन के समय में बदलाव किया जाए। मेरे क्षेत्र अमरेली में मीटर गेज है, उसे ब्राड गेज में परिवर्तन किया जाए। उसका सर्वे हो चुका है और एस्टीमेट भी केंद्र सरकार को भेज दिया गया है, लेकिन बजट आबंटन नहीं होने के कारण आज भी वह काम अधूरा पड़ा है। इस काम को तत्काल शुरू किया जाए। भावनगर से मऊआ जाने के लिए सुबह जो ट्रेन जाती है, उसमें जनरल कोच की कमी है, उसे बढ़ाया जाए जिससे कि मुसाफिरों को आराम हो सके। मऊआ से मुम्बई तक सीधी कोई रेल नहीं है। मेरे क्षेत्र से मऊआ से सूरत तक की जो ट्रेन है, उसे मुम्बई तक किया जाए और उसे प्रतिदिन चलाया जाए, ताकि वहां की जनता को पूरी सुविधा मिला। अमरेली जिले में रेल की कोई व्यवस्था नहीं है, जिससे कि वहां के उर्वरकों के लिए, रासायनिक खाद के लिए तथा दूसरे सामान के लिए भी भावनगर, जो हमारे वहां से 120 किलोमीटर दूर है, वहां से रेल के लिए यह सारा सामान आता है। मैंने लिख कर दिया है कि मेरे क्षेत्र में मोटा लीलिया जो पड़ता है, वहां रेल की व्यवस्था हो जाए, तो ट्रांसपोर्टिंग की समस्या खत्म हो जाएगी। मंत्री जी ने गुजरात के लिए जो दिया है, उसका मैं स्वागत करता हूं, मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं कहना चाहता हूं कि जो घोषणाएं की हैं, उन्हें जल्द से जल्द पूरा किया जाएं।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam Chairperson, I thank you for giving me this opportunity to speak. It is very difficult to make any comment or remark on the Railway Budget which has been presented by the former Minister, It is better to say him as a hapless Minister. It is evident that the hapless Minister has been replaced by a hopeful Minister because some anti-people measures have been proposed in the Budget proposals. So, it is not clear to me as to how many wrong and anti-people measures are going to be removed by the new hopeful Minister.

The people of West Bengal are highly privileged because during the last three years, they have got three Railway Ministers. It is not only in the case of providing more projects but also in the case of induction of Railway Minister, this is an all-time record. I think there is no other constituent of the UPA which would show such courage or instance to break the record.

The Vision 2020 was envisaged by the earlier Railway Minister of UPA-II, but the hapless second Minister remarked that the sector has been put into the ICU. I do not know whether the new hopeful Minister is stepping it up further.

Several points have been mentioned by the previous speakers. I would like to mention a few points for withdrawal.

Firstly, about the hiking of passenger fares, in the proposal, it is mentioned that freight traffic has been subsiding the passenger traffic. It is told that it is cross subsidy. As it is a cross subsidy, what is the urgency for hiking the passenger fares? There is no logic in it. Earlier the freight traffic has been increased. No protests have been registered then. As it is a cross subsidy, why should the passenger fare hike take place?

The idea of setting up an independent Railway Tariff Regularity Authority is very dangerous and it should be dropped. Para 137 is the proposal which says about the fuel adjustment component. It is not acceptable as it proposes to fix the rate of passenger fare linking with fuel prices. The idea of the people and the idea of the hon. Members is that once in a year or at the time of the presentation of the

Railway Budget, the passenger fare could be hiked. But if it is linked with fuel adjustment component, then it becomes dynamic. Any time, the hike can take place.

In fact, the essence of the Railway Budget is that it not only encourages PPP route but also makes the ground to open the way for privatisation like privatisation in different sectors like station management, renewals, wagon production and so on and so forth. That idea cannot be accepted.

It is mentioned that a large basket of pending projects are there. About 487 projects are pending. How to complete all these projects within the limited period? Nothing has been mentioned about other declared schemes which the erstwhile Minister has declared. About the *Sukhi Graha* Scheme, not a single word has been uttered. What happened to the stations of global standards? These things are absent in this Budget.

I am coming to my constituency. Please think about the development of railway market at Kharagpur. Extend Howrah-Belda MEMU to Dantan. Take up new rail line proposals from Belda to Kanthi and from Digha to Balichak. I have a lot more proposals to make. I would give all the remaining proposals to the Minister with an anticipation that these would be considered properly.

Lastly I would request the Minister not to use the Indian Railways for political purpose or for political considerations. I am mentioning this as it is mentioned in the Anil Kakodkar Committee recommendations. Let me conclude by mentioning a *shayari,* which was also mentioned by the erstwhile Minister of Railways.

शेर यह है -

''देश की रगों में दौड़ती है रेल,
देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,
धर्म और जाति-पाति नहीं जानती है रेल,
छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।''
अभी ऐसे फंस गई तो होती है राजनीति का खेल।

With these words, I conclude.

KUMARI MAUSAM NOOR (MALDAHA UTTAR): Madam Chairman, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget and I rise to support the Railway Budget 2012-13.

The Indian Railways is our pride being the third largest rail-road network in the world. I am grateful to the hon. Railway Minister, the hon. Chairperson of the UPA, the hon. Prime Minister and the hon. Finance Minister for contributing in formulating such a forward-looking Budget.

I find the Railway Budget to be very practical and economical which is the need of the hour. Every step towards progress takes a bold step and that step turns momentous when we are faced with insurmountable challenges. The Railway Budget is an example of initiative at challenges being faced boldly and courage to take up the responsibility for the actions.

I am grateful to the hon. Railway Minister for his vision for a prosperous Railways and for his emphasis on the safety and modernization of the same.

However, I would take this opportunity to point out that among the distinguished names of renowned Railway Ministers mentioned in the Railway budget, the name of the late Shri A.B.A. Gani Khan Choudhary surely has a place. Bengal would have been honoured if the hon. Railway Minister had mentioned his name.

I would like to briefly highlight the key features of the Railway Budget which requires a worthy mention .

This Budget aims at the welfare of the *aam admi*. Nominal fare hike is essential for safety, modernisation and prosperity of the Railways. Seventy-five new express trains and twenty-one new passenger trains have been announced. The emphasis is on building strong infrastructure and growth. There is a proposal for recruitment of over one lakh people in the next financial year. Its priority is safety. Taking serious note of rail accidents, its aims to reduce the percentage of accidents from 0.55 to 0.17 per cent. That needs to be appreciated. It targets zero death. There is a proposal to set up an independent Railway Safety Authority.

There is a proposal for a Special Purpose Vehicle to achieve better safety protocols. It aims at abolishing unmanned level crossing within five years. The hon. Railway Minister has focussed on modernisation by announcing several modernisation programmes for the Railways.

The announcement of Indian Railways Station Development Corporation will aim at redeveloping stations and maintaining them on the pattern of airports. He has stressed on consolidation, de-congestion, capacity augmentation, bringing down the operating ratio, etc. This is key to the network being able to garner money for expansion and modernisation.

I would specially like to thank the hon. Minister for announcing special projects for the North-East and Jammu and Kashmir and for setting up a factory at Shyamnagar in West Bengal.

From my observation, I would like to point out that the Railways has already lost a significant share of freight traffic to roads mainly due to its inability to meet the transport challenge with speed, safety and predictability, carrying only 20 per cent of the total freight transport moving in the country. This gap must be filled and more thrust should be given on freight possibilities. Madam, I would like to suggest that punctuality, security, top class services, cleanliness and hygiene should be stressed upon.

Madam, I represent Maldah Uttar constituency which is a new parliamentary constituency after delimitation. Earlier it was represented by the late ABA Ghani Khan Choudhury and Shri Priya Ranjan Das Munisiji, by the names of these high profile leaders, Madam you can imagine how much people are expecting from me, especially the name of Ghani Khan Choudhury Saheb who had contributed massively for the upliftment of Malda during his tenure as the hon. Minister of Railways. People of Malda have high expectations from the hon. Minister of Railways. Unfortunately, Malda has been thoroughly deprived of and neglected.

Madam, in the last year's Union Railway Budget, three major announcements for Malda Town were made – A Super-Speciality Hospital (Malda Railway Hospital), Malda Town Railway Station as a Multi Facility Railway Station and one Loco Training Centre at Malda Railway Diesel Loco Shed.

It was also promised that the children's railway park made by Shri Ghani Khan Choudhury which has been deserted and dilapidated will again be beautified. Unfortunately, none of these saw the light of the day.

Madam, for the last three years, I have written several letters to appraise the hon. Minister of Railways of the proposals that were needed to be implemented in my constituency. The proposals were: A subway/over-bridge near Shamsi Railway Station in Ratua and Kumedpur in Harischandrapur; stoppage of Jogmani Express or any Delhi bound train at Samsi Railway Station; stoppage of Kanchanjunga Express at Harichandrapur Railway Station; Radhikapur Express at Bhaluka and Kumedpur Railway Station; New Railway Track from Chanchal to Dalkhola; and one Adarsh (Model) Station at Gazole.

Madam, just like last year, my proposals for this year too did not materialize. These were the demands of the locals who regularly use the services of the Indian Railways. My constituency has several railway stations which are neither well connected to Kolkata nor to New Delhi. I would earnestly request the hon. Minister of Railways to seriously look into my genuine proposals.

Madam, I strongly feel that, overall, this Rail Budget is prospective and forward going in nature and I strongly support it. I would like to take this opportunity to congratulate the hon. Minister of Railways for his sincere and honest efforts.

*DR. SANJEEV GANESH NAIK (THANE): I express my views on the railway budget presented for year 2012-13. I would like to express my sincere appreciation to UPA Government and Railway Ministry for covering up almost all points of national interest in this Budget.

Further, I consider it a honour to represent my constituency, Thane (Maharashtra) where people from almost all part of India are living with peace and harmony. Hence I would like to call it as Mini India.

My constituency, Thane is connected to neighbouring metropolition cities of Mumbai, Navi Mumbai, Mira Bhayendar, Kalyan-Dombivali, Vasai-Virar, Panvel etc. Even the new proposed airport at Navi Mumbai is adjacent to my constituency. Considering the present growth rate of population, I believe and also logically thinking, this constituency needs a lot of attention from Government specially from Railway Ministry to fulfil its basic requirements of infrastructure and transportation.

Hence I would like to present following demand cum necessities of my constituency to get natural justice to citizens of my constituency. More than 50% of commuters from my constituency are using Mumbai Suburban Railway everyday for travelling. I have lot of interaction with the rail. Commuters on regular basis to understand their needs and requirements from the Railway authorities.

Thane Railway Station is attracting revenue of almost Rs. 20 -22 lacs per day. i.e. near to Rs. 73 crores per annum but regretfully like to mention that no proper attention is paid towards upkeepness and upliftment of Thane station. I request Railway Ministry to pay serious attention towards it.

I would strongly like to bring it to the attention of this House that if my constituency is given more weightage from the point of modernisation and

* Speech was laid on the Table

improvement it shall be a great feeling given to all states of our country and I hope everyone in this House would agree with this sincere and honest feeling.

I present few demands of my citizens for consideration of Railway Ministry and this Government. They are as follows:

1) Thane Railway Station:

(a)Expedite the work of development of Thane Railway Station as a world class station in a timebound manner.

b) Sanction of new Parsik Railway Station between Kalwa & Mumbra Railway station.

c) New Lane for Vasai -Thane-Navi Mumbai route.

d) Introduce new AC trains on Thane-CST & Thane-Virar route.

e) Special compartment for students in each local train on Thane-CST route.

f) Foot over bridge at Thane station platform No. 2 and 6 towards Kalyan end

g) Introduce new trains plying between Kurla to Thane and Thane to Panvel.

h) To start Madgaon-Nagpur via Shegaon train on the eve of Centenary celebrations of great Saint Gajanan Maharaj of Shegaon, near Akola Junction Central Railway.

i) Halting of all long distance train at Thane station which are designated for Northern India, i.e. towards Madhya Pradesh, Uttar Pradesh, Bihar, Konkan Railway.

j) Installation of more CCTV cameras at Thane railway station.

k) Connectivity for upcoming metro rail at all Thane rail station.

l) Increase frequency of local trains B/W Thane to Karjat and Kasara route.

m) Expedite work of escalators installation.

n) Increase height of Thane railway station platoforms to prevent high risk of human accidents.

o) Explore possibility of extra line between Thane to Kalyan route.

p) Acquisition of railway land at Thane station and study possibility for construction of multi-storyed parking along with commercial complex.

2) Navi Mumbai Region Railway Stations:

a) Sanction of Digha railway station B/W Airoli and Thane rail station.

b) Handover of Mowgli dam to Navi Mumbai Municipal Corporation which is owned by railway at Iltanpada, Digha-Navi Mumbai

c) Create medical facility centre including full time doctors & ambulance at all railway station of Navi Mumbai region.

d) Installation of CCTV cameras/devices at all stations falling under Navi Mumbai region railway stations.

e) Connectivity for upcoming metro rail at all Navi Mumbai railway stations.

3) Mira Bhyander railway stations:

a) Increase frequency of local trains to and fro Andheri and Boriwali to Mira road and Bhayander railway station track No. 5 & 6 during peak time.

b) Construction of subway at Bhayander and Mira road railway station.

c)Modernization/Renovation of Mira road and Bhayander railway station.

d) Beautification of Mira road and Bhayander railway station.

e) Introduce new train B/W Andheri to Virar during 12 PM to 12.45 PM

f) More compartments for ladies commuters with 24 hrs facility alongwith police security.

g) Removal/replacement of pole no. 9 and 10 B/W Mira road and Dahisar station which are very close to railway tracks resulting into frequent mishappening and accidents.

h) Halting of all long distance trains at Mira-Bhayander stations going through Gujarat state.

i) From the safety and security point of view, more CCTV cameras/devices need to be installed at Mira road and Bhayander rail station.

j)Plying of Veleankani express on weekly basis with halt at Mira road –Bhayander railway station.

k) Connectivity for upcoming metro rail at Mira road and Bhayander station.

Further I would strongly like to demand for an independent railway board for Mumbai metropolitan region which would cover all the neighbouring cities railway operations to provide better services to the rail commuters. This could be considered seriously as in future when Delhi-Mumbai freight corridor shall be operational it will help to have better co-ordination among the commercial and passenger services/facilities.

Considering the safety aspect of Indian Railways, which is main highlight of railway budget, as an MP, I would like to suggest that Indian Railways must have an independent crisis management system (zone) with capability to handle any major accident situation. I also propose that we should have crisis management training centres in all zones and must have at least 1 training centre in the state of Maharashtra as well.

Railway budget has also proposed creation of an independent research and development authority for railways. On this proposal, I would like to suggest that the provision for expenditure/funds could be created by auctioning of huge

unuseful scrap/metal lying since many years in the jurisdiction of railway yards/tracks all over the country.

I would be grateful to the Railway Ministry and this Government if above mentioned requirements of my constituency and my suggestions on the railway budget are considered and implemented at the earliest.

I do appreciate efforts taken by this Government to formulate this budget with the cooperation from all the Members of this House and in my view it seems to be realistic. I as a sensitive and concerned MP am really impressed by most of the points and I believe they will give a new future direction to Indian Railways. Few points about which I would commend Railway Minister are:

1) Concern of the Ministry towards making Rail travel more safer for the commuters
2) Formation of National policy for modernization of Railways to meet with International Standards.
3) Creation of independent research and development authority for Railways.
4) Creation of new lanes/tracks all over the country would result into tremendous employment opportunity and economic growth of the people.
5) Modernisation of signaling systems & upgradation of coaches.
6) Construction of commercial complexes near major railway stations.
7) Restructuriing of railway board.
8) Modernisation of production units with latest technology which is used at international level. Progress of rail based industries etc.
9) Recruitment, industrial relations, catering & housekeeping, high speed initiatives, passenger amenities.
10) Green initiatives. Green toilets-sanitation prevails

11) New Services announced for Mumbai-Thane Region (Central Railways)

12) Mumbai harbour line on CST-Panvel route will get 12 –coach trains, but railway officials claim that it would take atleast two years for this project to be completed. They will soon begin the work of extending platforms between CST-Mankhurd stretches where the length of platforms is less. The cost of project around Rs. 750 crore seems quite satisfactory for Mumbai but implementation should be done now.

I would like to once again congratulate the Government and Railway Ministry for making announcement of high speed connectivity, bullet train on Mumbai-Delhi route, also starting of coach factory at Kalamboli and Rail Neer Plant at Ambdernath, Thane Dist. I hope this budget of 2012-13 would create a long term and positive impact on overall growth of Indian Railways in near future.

*__प्रो. रामशंकर (आगरा):__ मैं माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण से संबंधित पहलुओं पर सरकार एवं माननीय नए रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं एवं उम्मीद करता हूं कि मेरा सुझाव एवं मेरे क्षेत्र की जनसमस्याओं के निदान हेतु अवश्य ठोस कदम उठाया जाएगा, अन्यथा घोर निराशा तो बजट से मिली है किन्तु जब हमारे सुझावों एवं मांगों को बिल्कुल तवज्जो नहीं दी गई, तो भयंकर दुख एवं हृदय को आघात होगा।

माननीय मंत्री जी ने एक हिम्मत भरा कदम अवश्य उठाया जो बहुत पहले उठाया जाना चाहिए था, किन्तु यह कदम तब उठाया गया जब रेल मंत्रालय के पास इस कदम के सिवा दूसरा कोई रास्ता बचा नहीं था। मंत्री जी ने बड़ी चालाकी से किराया तो बढ़ा दिया, उसके कारण उन्हें कुर्सी से भी हाथ धोना पड़ा, किन्तु नए मंत्री जी को जिस आशय के साथ बनाया गया उससे यह तो स्पष्ट है कि रेल किराया जो आम आदमी को प्रभावित करेगा उसको वापिस लिया जाएगा। आज पूरे देश में कांग्रेस की जनविरोधी नीतियों के कारण महंगाई की मार से आदमी कराह रहा है। वहीं दूसरी ओर, सामान्य आदमी सामान्य टिकट लेकर यात्रा करेगा तब रेल महंगाई भी उसे सताने में कंजूसी नहीं करेगी। स्टेशन का टिकट 5 रुपया बहुत अधिक बढ़या गया तथा स्लीपर का बढ़ा हुआ किराया वापिस लेने की जरूरत है।

मैं मंत्री जी से अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। मेरा लोक सभा क्षेत्र ऐतिहासिक एवं वर्ल्ड हेरिटेज सिटी के नाम से जाना जाता है। जहां दुनियाभर से विशिष्ट एवं अति विशिष्ट मेहमान ताजमहल सहित अन्य इमारतों को देखकर आश्चर्य मानते हैं। आगरा में हर वर्ष 80 लाख से ज्यादा देशी-विदेशी पर्यटक आते हैं। आगरा में आज भी कोई राजधानी ट्रेन न रुकने से आगरा की जनता सहित पर्यटकों को भारी समस्या का सामना करना पड़ता है। हमारी मांग है कि-

1. आगरा के लिए लोकल ट्रेन चलाई जाए जो आगरा फतेहपुर सीकरी तथा मथुरा तक पर्यटकों एवं दर्शनार्थियों को घुमा सके, जिसका प्रस्ताव रेल प्रशासन आगरा द्वारा भेजा जा चुका है।
2. टूंडला से जलेसर एटा चलने वाली पैसेंजर को आगरा से चलाया जाए जिससे यह राजस्व एवं जनता के साथ पर्यटकों की दृष्टि से उपयोगी हो सके।
3. जयपुर से आगरा पिछले बजट में शताब्दी की घोषणा हुई थी किन्तु रेल प्रशासन शीघ्र चलाने का आश्वासन दे रहा है जबकि समय-सारिणी में जयपुर-आगरा शताब्दी का उल्लेख है, इसे शीघ्र चलाया जाए।

---

* Speech was laid on the Table

4. आगरा से इटावा रेलवे नई लाइन का निर्माण 2004 से हो रहा है जबकि 2012 तक रेल चलनी थी, किन्तु आज तक रेल लाइन पूरी नहीं हुई। उसे शीघ्र पूरा करके रेल चलाई जाए।
5. आगरा से बरेली होकर उत्तराखंड के लिए काठगोदाम चलती थी उसे शीघ्र चलाया जाए।
6. प्रातः काल आगरा से दिल्ली के लिए सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए जिससे आगरा का छात्र, व्यापारी, कर्मचारी, जनता एवं पर्यटक 10 बजे तक दिल्ली पहुंच सके।
7. उत्तर मध्य रेल पर स्थित आगरा जिले के बरेहन जंक्शन स्टेशन पर मूरी एक्स. एवं महानन्दा एक्स. का ठहराव किया जाए।
8. आगरा में बंगलोर, सिकन्द्रा राजधानी का ठहराव दोनों ओर से हो।
9. उत्तर मध्य रेलवे पर बरेहन जं. पर रेलवे फ्लाई ओवर, इसी के पास एत्मादपुर एवं भैंस फाटक पर भी फ्लाई ओवर शीघ्र बनाया जाए।
10. आगरा शहर में कैलाश नगर एवं प्रकाश नगर यमुना ब्रिज के पास फाटक की व्यवस्था की जाए, जिससे हो रही दुर्घटनाएं बन्द हों।
11. ताजमहल के कारण आगरा के उद्योग बन्द हो गए। हमारी मांग है कि रेल से संबंधित कोई उद्योग विकसित किया जाए जिससे आगरा के नौजवानों का पलायन रुक सके और उन्हें रोजगार मिल सके।

मुझे विश्वास है कि हमारे आगरा की जनता एवं पर्यटकों की समस्या के समाधान हेतु रेल मंत्रालय अवश्य कारगर कदम उठाएगा।

मैं यह भी मांग करता हूं कि हर एक ट्रेन में जनरल डिब्बों की संख्या तत्काल बढ़ाने की जरूरत है, जिससे आम आदमी आराम से सीट पर बैठकर सफर कर सकें। अभी तो खड़े होने की जगह भी नहीं मिलती, लटककर सफर करते हैं। मैं यह भी मांग करता हूं कि महिलाओं एवं विकलांगों की विशेष चिंता की जाए तथा कई पैसेंजरों में जो फास्ट ट्रेन है उनमें पानी एवं शौचालय की व्यवस्था भी आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी मांग करता हूं कि आगरा जैसे पर्यटक स्थलों पर लाइन के किनारे खाली पड़ी जमीन जो गंदगी का ढेर है तथा शौच आदि करने वाले लोगों के कारण बाहर से आए विदेशी पर्यटक उनका फोटो खींचते हैं उसके लिए भी पर्याप्त उपाय किए जाएं। रेल लाइन के किनारे पड़ी रेलवे की जमीन को हरित पट्टिका के रूप में विकसित करने की आवश्यकता है।

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव): सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया इसके लिए आपका धन्यवाद। वर्ष 2012-13 का जो रेल बजट पेश किया गया है, उसमें महाराष्ट्र को कुछ नहीं दिया गया है। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से आता हूँ, बहुत सालों से हमारी जो मांगें हैं, उनमें से इस बजट में कुछ भी नहीं दिया गया है। जबकि पिछले साल, वर्ष 2011-12 के रेल बजट में जलगांव निर्वाचन क्षेत्र में धरणगांव, अमलनेर और म्हसावद में तीन आरओबी मंजूर किए गए थे। मगर एक साल पूरा होने के बाद भी आरओबी के लिए कुछ भी धनराशि आबंटित नहीं गई है और कुछ भी काम शुरू नहीं हुआ है।

जलगांव से भुसावल तक तीसरी लाइन मंजूर की गई थी मगर पूरे साल भर में उसके काम की कोई भी शुरूआत नहीं हुई है। हमारे जलगांव क्षेत्र में भुसावल जंक्शन है। भुसावल से मुंबई जाने के लिए अच्छी तरह से चलने वाली एक पैसेंजर गाड़ी को पांच साल पहले बंद कर दिया गया था। जिसके कारण यात्रियों को बहुत असुविधाएं हो रही हैं। हर साल हम मंत्री जी से मांग करते हैं।

पूर्व रेल मंत्री जी ने महाराष्ट्र में सारे सांसदों के साथ एक बैठक की थी जिसमें रेल की समस्याओं के बारे में चर्चा हुई थी। उस समय भी हमने अपनी सारी समस्याएं उनके सामने रखी थीं। मंत्री जी ने बताया था कि इस बार के बजट में आपके लिए कुछ-न-कुछ जरूर दिया जाएगा। मगर बजट सुनने के बाद हमें निराशा हुई है। हमें भुसावल-मुंबई पैसेंजर ट्रेन जो चाहिए थी, वह अभी तक नहीं मिली है। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूं, हमारी बहुत बड़ी उम्मीद है कि वर्तमान मंत्री जी हमारी इस उम्मीद को पूरा करेंगे। भुसावल-मुंबई पैसेंजर अगर आप जल्दी शुरू करेंगे तो हमारे सारे लोगों की असुविधा दूर हो सकती है। भुसावल से जाने वाली सारी सेंट्रल, वेस्टर्न, साऊथ और नॉर्थ से आने वाली सैकड़ों गाड़ियां हमारे सामने से गुजरती है, लेकिन उनका जरा सा लाभ भी हमें नहीं मिलता है। यहां से सैकड़ों गाड़ियां गुजरती हैं, लेकिन चंद गाड़ियों का ठहराव ही हमें मिलता है। वैसे देखा जाये तो जलगांव एक बहुत बड़ा शहर है, वहां केले का प्रोडक्शन होता है। वहां से स्टूडेंट्स मुंबई और पूना पढ़ने के लिए जाते हैं। पूना और मुंबई जाने के लिए हमें कोई भी रेल की सुविधा वहां उपलब्ध नहीं होती है। जो ठहराव हमें चाहिए, वह हमें नहीं मिलता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि अगर हमें बजट में नहीं दिया गया है तो सप्लीमेंट्री बजट में हमारी बची हुई मांगों को पूरा करें, जो हमें नहीं मिला है, मैं विनती करता हूं कि आप हमारी उन मांगों को पूरा कीजिये। पिछले बजट में जो हमारे तीन आरओबी मंजूर हुए हैं, उनके लिए धनराशि का आबंटन करके जल्द से जल्द वह काम शुरू किया जाये। हमारे निर्वाचन क्षेत्र में जलगांव शहर के अन्दर एक पिंप्राला रेलवे गेट और दूध फेडरेशन रेलवे गेट का पिछले बजट में सर्वे हुआ है। सर्वे होने के बाद जो मुंबई में मीटिंग हुयी, उस मीटिंग के अंदर पचास टका खर्चा महाराष्ट्र शासन देने के लिए

तैयार है, ऐसी उसने मंजूरी भी दी है। फिर भी इस बजट में हमारे दो आरओबी मंजूर नहीं हुए हैं। मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि मेरे जलगांव शहर के दोनों आरओबी मंजूर किए जाएं। जो हमारे यहां से गुजरने वाली गाड़ियां हैं, हमारे सामने से गाड़ी जाती है, मगर हमें उसका कुछ भी लाभ नहीं मिलता है। उसके लिए मैं आपसे विनती करता हूं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कह रहा हूं। हमारे यहां से जो अमरावती-मुंबई पैसेंजर गुजरती है। अमरावती-मुंबई पैसेंजर हमारे महाराष्ट्र में अमरावती से गुजरती है और जलगांव तक आती है, मगर उस समय इसके पहले 12 कोच में यह अमरावती एक्सप्रेस चलती थी। अमरावती स्टेशन छोटा होने की वजह से 12 कोच में यह गाड़ी चलती थी। हमारी मांग थी कि पांच कोच हमें भुसावल से मिलने चाहिए। वे पांच कोच अमरावती से जोड़े गए और पांच कोच उसमें अभी भी लग सकते हैं। अगर जलगांव और भुसावल से हमें पांच कोच दिए गए तो वहां की जनता को सुविधा हो सकती है और यात्रियों की जो मांग है, वह पूरी हो सकती है। मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि अगर अमरावती एक्सप्रेस में पांच कोच एक्स्ट्रा जोड़े गए, तो पूरे लोड की और पूरे कोच की गाड़ी चल सकती है। अमरावती एक्सप्रेस के लिए जैसे जलगांव में ठहराव है, वैसे पाचोरा और चालीसगांव में इसका ठहराव दिया जाए, यह मैं आपसे विनती करता हूं। जो सचखंड एक्सप्रेस है, उसका चालीसगांव में ठहराव दिया जाए। गोवा एक्सप्रेस के लिए चालीसगांव में ठहराव दिया जाए। महानगरी एक्सप्रेस जो भुसावल और जलगांव रूकती है, उसको चालीसगांव और पाचोरा में ठहराव दिया जाए। हमें नयी गाड़ी तो नहीं दी जाती, लेकिन सैकड़ों गाड़ियां हमारे यहां से गुजरती हैं, आज तक हमारे जलगांव स्टेशन पर एक सात-आठ-दस गाड़ियों से ज्यादा गाड़ियां 24 घंटे के अंदर नहीं रूकती हैं। वहां से इतनी गाड़ियां गुजरती हैं, लेकिन मैं उनमें से केवल 2 से 5 गाड़ियों का ठहराव वहां पर मांग रहा हूं। इसमें कोई खर्चा लगने वाला नहीं है। ऐसे ही विदर्भ एक्सप्रेस जो नागपुर से मुंबई चलती है, उसका ठहराव पाचोरा और चालीसगांव में दिया जाये। अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस का ठहराव पाचोरा और चालीसगांव में दिया जाये। ऊखापुरी एक्सप्रेस के लिए अमलनेर में ठहराव दिया जाये। नवजीवन एक्सप्रेस का धरणगांव में ठहराव दिया जाये। धरणगांव स्टेशन के लिए मैंने बार-बार मांग भी की है, इसलिए नवजीवन एक्सप्रेस के लिए मुझे धरणगांव में ठहराव दिया जाये। पटना-पुणे एक्सप्रेस जो पटना से पुणे चलती है, उसके लिए जलगांव और चालीसगांव में ठहराव दिया जाये। आजाद हिंद एक्सप्रेस के लिए पाचोरा में ठहराव दिया जाये। नागपुर पुणे एक्सप्रेस के लिए जलगांव और चालीसगांव में ठहराव दिया जाये। तापतीगंगा एक्सप्रेस के लिए धरणगांव में ठहराव दिया जाये। मैं बार-बार आपसे मांग करता हूं, जब भी मैं ठहराव मांगता हूं तो मंत्री जी मुझे एक ही लैटर देते हैं कि यह फिजिबल नहीं है। इसका क्या मतलब है? जो अमरावती एक्सप्रेस चलती है, मुंबई जाकर वह 6 घंटे रूकती है, उसके पास पूरा समय है। मैं आपसे विनती

करता हूं कि अगर हमें बजट में कुछ भी नहीं दिया गया है तो सप्लीमेंट्री डिमांड्स में हमें ज्यादा से ज्यादा ठहराव दिया जाये और हमारी मांगो को पूरा किया जाये।

*__श्री भरत राम मेघवाल (श्रीगंगानगर):__ मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं तथा बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूं।

माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह भी करता हूं कि मेरे तथा मेरे क्षेत्र की जनता की लम्बे समय से चली आ रही मांगों की ओर ध्यान दिया जाए-

1. पिछले 7 वर्षों से सरूपसर से श्रीगंगानगर आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है। 2010-11 में गाड़ी शुरू करने की बात की गई थी, परन्तु 2011-12 समाप्त होने जा रहा है, अभी तक गाड़ी शुरू नहीं हुई है। जबकि आमान परिवर्तन का कार्य पूरा हो चुका है। ट्रेक पर तुरन्त गाड़ी शुरू की जाए।
2. सरदार शहर से वाया रावतसर होते हनुमानगढ़ नई रेल लाइन का सर्वे हो चुका है तथा ममता जी ने पिछले बजट में कहा था कि 12वीं पंचवर्षीय योजना में कार्य शुरू हो जाएगा। इस बजट (2012-13) में उसका जिक्र ही नहीं किया गया है, सो इसका कार्य शुरू किया जाए।
3. पिछले बजट में श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, सूरतगढ़, रेलवे स्टेशनों को मॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी, जिसका अभी तक कार्य शुरू नहीं किया गया है। इसे शुरू किया जाए।
4. मेरे क्षेत्र में जिला मुख्यालय श्रीगंगानगर व तहसील स्तर पर सूरतगढ़ संगरिया क्षेत्रों में आर.ओ.बी. की बहुत आवश्कता है। मैं इन तीनों शहरों में ओवरब्रिज शीघ्र बनाने की मांग करता हूं।

* Speech was laid on the Table

श्री भूदेव चौधरी (जमुई): सभापति जी, सर्वप्रथम मैं यहाँ से बोलने की इजाज़त आपसे चाहता हूँ।

सभापति महोदया, आपने रेल बजट की चर्चा पर बोलने का मुझे अवसर दिया है, इसके लिए मैं ह्रदय की गहराई से आपका आभार व्यक्त करता हूँ हालांकि आपने बहुत कम समय दिया है।

यह बात सच है कि जब संसद चलती है तो देश के कोने-कोने में लोगों की नज़र इस पर रहती है। 121 करोड़ लोगों की अपेक्षाएँ रहती हैं। हालांकि आम लोगों को इस सदन की गरिमा और मर्यादा की समझ है, लेकिन जब अपेक्षित लाभ नहीं मिलता है तो लोगों के मन में निराशा का भाव उत्पन्न होता है। महोदय, संसदीय प्रणाली में विपक्ष भी सरकार के ही अंग होते हैं। इसलिए विपक्ष की शिकायतों और सुझावों का अनुसरण और अवलोकन करना चाहिए जिससे कि लोकतंत्र और मज़बूत हो।

महोदया, आपने मुझे बहुत कम समय दिया है, इसलिए मैं सीधे-सीधे अपने क्षेत्र की समस्याओं की ओर आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि बिहार एक अत्यंत पिछड़ा हुआ राज्य है और उसमें भी मेरा क्षेत्र जमुई अति संवेदनशील और पिछड़ा हुआ इलाका है। मैंने विगत दिनों भी सत्र में इस बात का ज़िक्र किया था और मुझे बहुत ही विश्वास और उम्मीद है कि जिन मंत्री को इस मंत्रालय का दायित्व सौंपा गया है, उनके विषय में मुझे जानकारी मिली है कि वे काम करना चाहते हैं।

''जो भरा नहीं है भावों से, जिसमें बहती रसधार नहीं

वह ह्रदय नहीं है पत्थर है जिसमें स्वदेश का प्यार नहीं।''

माननीय सभापति जी, मैं अपने क्षेत्र के विषय में बताना चाहता हूँ। मैं सरकार से मांग करता हूँ कि झाझा रेलवे स्टेशन में विद्युत लोको शैड की स्थापना की जाए। यहाँ पर लोको शैड पहले से भी था लेकिन पता नहीं सरकार की इच्छाशक्ति के चलते वहाँ से खत्म हो गया है। उसके बाद वहाँ एक वाशिंग पिट का निर्माण भी हुआ है लेकिन काम नहीं हो रहा है। हम माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहेंगे कि उस वाशिंग पिट का भी उपयोग झाझा में होना चाहिए। उसके बाद झाझा उपरिपुल का चौड़ीकरण का मामला है। बहुत पहले का यह स्टेशन बना हुआ है और यह पूर्व तथा मध्य रेलवे का केन्द्रबिन्दु है। ऊपर से एक ही जाने का रास्ता है जो बहुत संकीर्ण है। मैं आपसे अनुनय-विनय के साथ कहना चाहूँगा कि उसका चौड़ीकरण करने की सख्त ज़रूरत है। उस पर भी आप ध्यान देंगे।

इसके अलावा वहाँ रेलवे द्वारा संचालित एक उच्च विद्यालय है। मेरी मांग है कि उसमें +2 की पढ़ाई शुरू की जाए। रेलवे आरक्षण प्रणाली को दो शिफ्ट में कराने की व्यवस्था की जाए। जसीडीह से

चकाय होते हुए गिरिडीह तक रेल मार्ग का निर्माण कराया जाए। झाझा से गया, वाया - सिकन्दरा, अलीगंज, नवादा रेलवे लाइन का विस्तार किया जाए।

एक और महत्वपूर्ण जानकारी मैं देना चाहता हूँ। हमारे पूर्व रेल राज्य मंत्री स्वर्गीय दिग्विजय सिंह जी के अथक प्रयास से कटौना हाल्ट के नज़दीक आर.पी.एफ. ट्रेनिंग सैन्टर का शिलान्यास किया गया था जिस पर 20 लाख रुपये खर्च भी हुए हैं, लेकिन वह कार्य यथावत् वहीं का वहीं पड़ा हुआ है। कटौना हाल्ट उसी समय से संचालित है। उस पर सारी गाड़ियाँ रुकती हैं लेकिन न तो टिकट काउंटर है, न शेड है। मैं विनम्रतापूर्वक माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि उस पर यथाशीघ्र कार्रवाई की जाए। सिमरतुल्ला एवं नरगंजो स्टेशन का सौंदर्यीकरण कराया जाए।

महोदया, जमुई स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहाँ न तो शेड है, न शौचालय है और न पानी की व्यवस्था है। यथाशीघ्र इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। इसके बाद मैं कहना चाहता हूँ कि पहले कई ट्रेनें झाझा में रुकती थीं। अतः हावड़ा-हरिद्वार एक्सप्रैस, विभूति एक्सप्रैस, पटना-पुरी एक्सप्रैस, अकाल तख्त एक्सप्रैस, हावड़ा-नांगल डैम एक्सप्रैस, गुरुमुखी एक्सप्रैस का झाझा में ठहराव किया जाए। पहले ये सब गाड़ियाँ वहाँ रुकती थीं। धनबाद-पटना इंटरसिटी का ठहराव गिदधौर में किया जाए जहाँ स्वर्गीय दिग्विजय बाबू का घर भी है।

अतः मंत्री जी से मेरा अनुनय विनय है कि इन समस्याओं पर आप गंभीरता से विचार करेंगे और इन समस्याओं का समाधान करने की कृपा करेंगे।

*__श्री शिवराज भैया (दमोह):__ रेल बजट के माध्यम से मैं अपने संसदीय क्षेत्र दमोह की ज्वलंत समस्याओं की तरफ माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित कर रहा हूं।

"बीना-कटनी" रेल खंड के अंतर्गत मात्र एक रेल लाईन मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत है। मैंने रेलवे जोन जबलपुर की बैठक में दमोह स्टेशन, पथरीया स्टेशन एवं गनेशगंज स्टेशन पर यात्री गाड़ियों के स्टापेज करने के प्रस्ताव प्रस्तुत किए, जिसे अनुशंसा सहित महाप्रबंधक जबलपुर ने रेलवे बोर्ड को भेजकर आग्रह किया।

माननीय रेल मंत्री के मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल के प्रवास दि. 17.11.11 की बैठक में भी प्रस्ताव रखकर स्टापेज करने का आग्रह किया, परन्तु अभी तक स्टापेज नहीं दिया गया। मेरा निवेदन है कि जिला एवं संसदीय क्षेत्र मुख्यालय "दमोह स्टेशन" पर स्टापेज करने की कृपा करें।

1. कोलकाता-अजमेर एक्स नं. 19605-19606
2. दुर्ग ह. निजामुद्दीन एक्स नं. 12823-12824
3. दुर्ग-जम्मू तवी एक्स नं. 12549-12550
4. दुर्ग-जयपुर एक्स नं. 18207-18208
5. भागलपुर-अजमेर एक्स नं. 13423-13424

"**पथरीया स्टेशन" पर** दमोदरा एक्स. नं. 12181-12182 तथा हीरा कुंड एक्स. नं. 18507-18508 अमृतसर-विशाखापत्तनम का एवं "गनेशगंज स्टेशन" पर गौड़वाना एक्स. नं. 12410-12411 एवं कामायनी एक्स. नं 11071-11072 का स्टॉपेज करने की कृपा करें।

बीमा-कटनी रेल खंड पर गेट क्र. 58 सी दमोह नगर में मलैया मील के पास तथा गेट क्र.46 सी पथरीया केरवना सड़क पर अंडर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है। इन गेटों पर घंटों सैंकड़ों वाहनों की लंबी-लंबी लाइन लगी रहती है। अतः माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि उक्त दोनों गेटों पर अंडर ब्रिज स्वीकृत करने की कृपा करें।

दमोह रेलवे स्टेशन को पूर्व में आदर्श स्टेशन घोषित किया गया था। इस बजट 12-13 में पुनः आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है, परन्तु अभी तक कोई सुविधाएं नहीं दी गई हैं।

अतः विनम्र निवेदन है कि दमोह आदर्श स्टेशन के सौंदर्यकरण करने के लिए यात्री प्रतीक्षालय प्रथम श्रेणी, पेयजल की पर्याप्त व्यवस्था, स्नानागार एवं शौचालय का निर्माण करवाया जाए। साथ ही नए प्लेटफार्म क्र. 04 एवं क्र. 05 का निर्माण करवाया जाए।

---

* Speech was laid on the Table

वित्तीय वर्ष 2011-12 के बजट में घोषित भोपाल-खजुराहो वाया सागर-छतरपुर एवं दमोह से हटा-खजुराहो, वर्ष 2010-11 में घोषित जबलपुर से पन्ना वाया दमोह-कुंडलपुर एवं सागर से छिंदवाड़ा रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण कब तक करा लिया जाएगा, यह स्पष्ट नहीं है। अतः माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि शीघ्र ही सर्वेक्षण करवाकर रेलवे लाइन निर्माण का कार्य प्रारम्भ करवाने का कष्ट करें।

इसके अतिरिक्त गनेशगंज स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण केन्द्र तथा बण्डानगर एवं हटा नगर में भी कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण केन्द्र खोला जाए।

कटनी-बीना रेल खंड पर दिन में सिर्फ दो यात्री गाड़ियां चल रही हैं, जिससे यात्रियों को आने-जाने में बहुत परेशानी होती है। अतः निम्नलिखित यात्री गाड़ी चलाई जाए।

1. दमोह से जबलपुर से दमोह पैसेंजर गाड़ी
2. बीना से कटनी से बीना पैसेंजर गाड़ी

दमोह संसदीय क्षेत्र कटनी-बीना रेल खंड के मध्य रेलवे स्टेशन क्रमशः गनेशगंज, असलाना, करैया, भदौली, बांदकपुर, घटेरा, गोलापट्टी, सगौनी स्टेशनों पर छायादार टीन शैड निर्माण, सीटों का निर्माण, विद्युत व्यवस्था, पेयजल तथा उतरने चढ़ने के लिए प्लेटफार्म का निर्माण तथा सुलभ शौचालय नहीं है, अविलंब व्यवस्था कराने की करें।

दमोह-कुंडलपुर लिंक लाईन का सर्वेक्षण दो बार हो चुका है, परन्तु अभी तक रेलवे लाईन निर्माण का कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। शीघ्र ही निर्माण करवाया जाए। दमोह को रेलवे पुलिस जिला घोषित किया जाए।

*__श्री घनश्याम अनुरागी (जालौन):__ यूं तो हर साल ही रेल बजट पर मैं अपनी बात सदन में दृढ़ता से रखता आया हूं लेकिन इस साल का रेल बजट अपने आप में ही विवादों को जन्म दिए हुए हैं। इस बजट पर जो आपसी खींचतान चल रही है। उसका मैं उल्लेख यहां सदन में करना उचित नहीं समझता क्योंकि ये विभिन्न राजनैतिक दलों का अपना अंदरूनी मामला है।

इस कमर तोड़ महंगाई के समय में रेल मंत्री जी ने रेल के सभी श्रेणी के किरायों में बेतहाशा वृद्धि कर दी है और बहुत ही हास्यास्पद बयान भी दिए जा रहे हैं कि पिछले नौ वर्ष से रेल किरायों में वृद्धि नहीं की गई है।

पिछले नौ वर्षों में यदि रेल किरायों में वृद्धि नहीं की गई है तो तत्कालीन रेल मंत्रियों ने यह आवश्यक समझा होगा या इस बात की जरूरत ही महसूस नहीं की गई होगी कि रेल किरायों में वृद्धि की जाए। यह पूर्णतया अर्द्धसत्य भी है क्योंकि तत्कालीन रेल मंत्रियों ने मालभाड़े के किरायों में या अन्य विभिन्न कर लगाकर इस घाटे को पूरा किया था। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि शीघ्र ही यात्री किराया बढ़ा हुआ वापिस लेने का कष्ट करें।

स्टेशन में जाने के टिकट में भी टिकट के मूल्य को बढ़ा दिया गया है। बहुत से सब्ज बाग पिछले रेल बजट भाषणों की तरह ही दिखाए गए हैं किन्तु इन घोषणाओं को अमली जामा पहनाया जाएगा, यह संदेहास्पद ही है। रेल मंत्री जी ने कई लोक लुभावन घोषणाएं की हैं जैसे कि

1. रेलों में बढ़िया खाना मिलेगा, जो कि आज तक नहीं मिल पाया है।
2. नई ट्रेनें चलाई जाएंगी? मेरा सुझाव है कि पुरानी ट्रेनों को ही समय से चला लिया जाए, वही बेहतर होगा, या पुरानी गाड़ियों में नए डिब्बे और जोड़ दिए जाएं।
3. गाड़ियों की स्पीड बढ़ाई जाएगी। मान्यवर, स्पीड बढ़ा देने से गाड़ियों की हो रही दुर्घटनाओं पर अंकुश लग सकेगा या और बढ़ जाएंगी, ये भी प्रश्नचिह्न हैं?
4. ई-टिकट, एसएमएस से टिकट बन जाना? मुझे ये सब हवाई बातों के अलावा कुछ नहीं लग रहा। माननीय मंत्री जी अभी स्टेशन पर जाने पर तो टिकट मिलता नहीं, उसमें भी कालाबाजारी बेतहाशा बढ़ चुकी है।

माननीय मंत्री जी को मैं धन्यवाद देता हूं कि आपने मेरे कहने पर झांसी से कानपुर का दोहरीकरण स्वीकृत कर दिया तथा कौंच से जालौन ओर उरई नई लाइन स्वीकृति हेतु योजना आयोग को भेज दी। इसके लिए धन्यवाद।

---

* Speech was laid on the Table

5. 929 आदर्श स्टेशन बनाने का प्रस्ताव है। मेरा सुझाव है कि पुराने आदर्श स्टेशनों की स्थिति वर्तमान में कैसी है पहले इसके बारे में रेल मंत्री जी प्रकाश डालना चाहेंगे तो बेहतर होगा।
6. एयरपोर्ट जैसे स्टेशन बनाए जाएंगे। मान्यवर, एयरपोर्ट जैसे स्टेशनों से बेहतर यही होगा कि पहले जो रेलवे स्टेशन हैं वो रेलवे स्टेशन तो बन जाएं। अभी तो उनकी स्थिति मछली बाजार जैसी बनी हुई है, उसी में सुधार हो तो बेहतर होगा।
7. 111 नई लाइनों का सर्वे? मान्यवर पुरानी लाइनों का ही बेहतर रख-रखाव हो जाए यही उपलब्धि मानी जाएगी।

कुल मिलाकर यदि मैं यह कहूं कि माननीय रेल मंत्री जी का रेल बजट सिर्फ घोषणाओं को पुलिंदा मात्र है तो अतिशियोक्ति न होगी। इन लोक लुभावन घोषणाओं की आड़ में माननीय रेल मंत्री जी ने रेलों के किरायों में बेतहाशा वृद्धि कर यह जता दिया है कि वर्तमान सरकार किसी भी तरह से आम आदमी के हितों की रक्षा कर पाने में पूर्णतया असमर्थ है।

माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि नई रेल लाईन बिछाने के लिए नए सर्वे स्वीकृत करने का कष्ट करें। (1) पूंछ से मऊरानीपुर (2) उरई से कोटरा होते हुए मऊरानीपुर (3) उरई से राठ हमीरपुर स्वीकृत करने का कष्ट करें।

यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि 200 किमी या 3 घंटे से अधिक की यात्रा करने वाले व्यक्ति को कम से कम बैठने का स्थान तो मिले। इसके लिए मेरा सुझाव है कि लम्बी दूरी की रेल गाड़ियों में वर्तमान में जिन रेल डिब्बों को हम अनारक्षित कहते हैं, उनकी संख्या बढ़ाई जो, जो शयनयान डिब्बों की संख्या से अधिक नहीं तो कम से कम उनके बराबर तो अवश्य होनी चाहिए।

इन अनारक्षित डिब्बों की आसन क्षमता 60% का आरक्षण यात्रा से 7 दिन पूर्व करने का प्रावधान होना चाहिए जिसके लिए यात्री से नाममात्र शुल्क प्रीति आसन रुपए 5 लिया जा सकता है।

शेष 40% में से आधा रोगियों और नौकरी के लिए जानेवालों को यात्रा के दिन बिना शुल्क लिए देने का प्रावधन होना चाहिए। बाकि बचे 20% में से 5% सैनिकों, 5% महिलाओं और 10% आकस्मिक यात्रा करने वालों को दिया जाना चाहिए।

इस आरक्षण का नियोजन इस प्रकार होना चाहिए जिससे रेलगाड़ी के मार्ग पर आने वाले हर शहर को उचित संख्या में आरक्षण का लाभ मिल सके।

100 किलोमीटर अथवा 2 घंटे से कम की यात्रा करने वाले यात्रियों और मासिक पास धारकों के लिए लम्बी दूरी की गाड़ियों में यात्रा करने की अनुमति नहीं होनी चाहिए।

शयनयान में भी दिन के समय अर्थात प्रातः 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक केवल बैठने की अनुमति होनी चाहिए अर्थात इन डिब्बों में सोने के आसन वर्तमान जितने 72 ही रहेंगे परन्तु दिन के समय बैठने के लिए 99 आसन उपलब्ध होंगे।

शयनयान में किसी भी समय निर्धारित संख्या से अधिक यात्री होने की अवस्था में संबंधित रेल कर्मचारी पर एक महीने की पगार नहीं मिलने जैसा कठोर दंड होना चाहिए।

यात्रियों की सुरक्षा और कार्य जवाबदेही को ध्यान में रखते हुए शयनयान टिकट निरीक्षक को किसी भी अवस्था में दो जुड़े डिब्बों से अधिक की जिम्मेदारी नहीं दी जानी चाहिए।

इसी प्रकार अनारक्षित डिब्बों को एक साथ जोड़ना चाहिए तथा प्रत्येक डिब्बे के लिए एक इस अनुपात में सुरक्षा कर्मचारी होना चाहिए। यात्रियों को उनके आरक्षित आसन पर बिठाना भी इस सुरक्षाकर्मी की ड्यूटी का हिस्सा होगा।

लम्बी दूरी की नई रेल गाड़ियों के स्थान पर कम दूरी की नई रेल गाड़ियां शुरू करने पर अधिक ध्यान देना चाहिए जिससे लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्री अनावश्यक भीड़भाड़ से बच सकेंगे और शांतिपूर्वक यात्रा कर सकेंगे।

वातानुकूलित डिब्बों में भी दिन के समय यात्रा करने वालों की संख्या को अनुपातिक स्वरूप में बढ़ाया जा सकता है।

दिन के समय शयनयान और वातानुकूलित डिब्बों में यात्री संख्या बढ़ाने से न केवल अधिक यात्री सुविधापूर्वक यात्रा कर सकेंगे परन्तु साथ ही रेल का राजस्व भी बढ़ेगा।

माननीय मंत्री जी रेल जनहित के लिए है। यह न केवल सरकार की आय का साधन है बल्कि पूर्व मंत्री माननीय ममता जी ने कहा था रेल गरीब की साथी है। क्यों गरीब का ध्यान इस बजट में नहीं रखा गया तथा किराया बढ़ाया गया? इसलिए शीघ्र किराया कम करने का कष्ट करें।

गगन बिहारी रेल बजट- जो गगन में ही रहता है, भूमि पर नहीं आता। मध्यम वर्ग की गुदगुदी- हवाई अड्डा जैसा रेल स्टेशन।

पूर्व मंत्रियों ने भी हसीन सपने दिखाए। लालू जी ने- 25 रेल स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने का वायदा किया। ममता जी ने-50 रेल स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने का वायदा किया।

250 किलोमीटर प्रति घंटा तेज रेलगाड़ी की बात की है। वास्तविकता-100 किलोमीटर प्रति घंटा नहीं दौड़ रही है।

मेरे संसदीय क्षेत्र उरई से झांसी 110 किलोमीटर 3 घंटा में गाड़ी पहुंचती है।

रेल स्टेशन पर सुविधाओं के नाम पर शून्य है।

- यात्री यात्रा करने के लिए मजबूर है, कोई विकल्प नहीं है।
- हर दूसरे रेल स्टेशन पर पीने का पानी नहीं है।
- शौचालय नहीं है, है भी तो साफ-सुथरा नहीं है।
- यात्री शौचालय में या बर्थ पर लटक कर यात्रा कर रहे हैं।
- मानवाधिकारों का हनन।

रेलवे में एस.सी./एस.टी. कर्मचारियों का पूरा कोटा भरने का कष्ट करें।

9000 से अधिक रेलगाड़ी-लाखों यात्री। क्षमता से ज्यादा यात्री द्वितीय श्रेणी में ठूंसे रहते हैं। एक पैर रखने की भी जगह नहीं मिलती है। फिर भी रेल मंत्रालय खोट कर रहा है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल की सुविधा नहीं के बराबर है। पुरानी मीटरगेज लाइनें, पुराने स्टेशन, मंद गति। रेक प्वाइंट की सुविधा न होने से हैरान-परेशान हैं। यूरिया, डीएसपी खाद समय पर पर्याप्त मात्रा में न मिलने पर कृषि प्रभावित-किसान नाराज। दिल्ली जाने की कोई सुविधा नहीं। मेरी मांग है कि या तो अच्छी सुविधा प्रदान करो या तो अपनी रेल पटरी हटा दो, किसानों को अपनी जमीन वापिस करो। समपार बंद करने से लोग हैरान परेशान।

झांसी से कानपुर के बीच सभी समपारों में ओवर ब्रिज बनाने का कष्ट करें।

झांसी से कानपुर नई इंटरसिटी गाड़ी शीघ्र चलवाने का कष्ट करें।

यह भी कहा जा रहा है कि रेलवे की माली हालत खराब है। इसकी जिम्मेदारी मंत्री जी स्वयं लें या फिर सरकार ले। रेलवे की वर्तमान दुर्दशा का ठीकरा आम जनता के सर फोड़ना अनुचित है। अपने पापों के बोझ तले यह सरकार खुद-ब-खुद दबती जा रही है।

बेहतर होगा जनहित में रेल मंत्री जी ने जो रेल के किरायों में अनुचित और बेतहाशा वृद्धि की है उसे तुरन्त वापस लिया जाए। रेलवे को और अधिक सुरक्षित करने, साफ-सफाई इत्यादि पर अधिक बल दिया जाना चाहिए। उरई से दिल्ली जाने के लिए कोइ रेल गाड़ी जाने की मैं मांग करता हूं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट पर संशोधनों की मांग करते हुए यात्री किरायों की वृद्धि तुरन्त वापस लिए जाने की मांग करता हूं।

*__श्री किसनभाई वी. पटेल (वलसाड):__ रेल मंत्री ने एक दूरदर्शी एवं आशाजनक रेल बजट प्रस्तुत कर रेलवे के लिए नई शुरूआत की है। इसीलिए इस बजट में पांच मुख्य बिन्दुओं पर अधिक ध्यान देने की कोशिश की गई है।

रेलवे की सुरक्षा एक ऐसा क्षेत्र है जिस पर छोटी सी कोताही एक बहुत बड़ी दुर्घटना का कारण हो सकती है। इन दुर्घटनाओं से निबटने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों जैसे कि रेल-रोड ग्रेड सैपरेशन कॉरपोरेशन का बनाया जाना और सुरक्षा के विषय पर मापदण्ड बनाने के लिए देश के जाने माने वैज्ञानिक की अध्यक्षता में समिति का गठन करना एक सराहनीय कार्य है।

आज के वैज्ञानिक युग में सुरक्षा नई तकनीकी और आधुनिकीकरण के बिना नहीं प्राप्त की जा सकती। इसे प्राप्त करने के लिए एक विशेषज्ञ समूह की सिफारिशों को रेलवे द्वारा मानना भी एक सराहनीय कदम है। मैं माननीय मंत्री जी से आशा करता हूं कि वे इन सिफारिशों को लागू कर रेलवे को एक उचित मार्ग पर ले जाएंगे।

725 किलोमीटर नई रेल परियोजनाओं के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए रेलमंत्री बधाई के पात्र हैं क्योंकि आजादी के बाद केवल 200 किलोमीटर की नई योजनाएं प्रतिवर्ष पूरी की जा रही थीं और अब एक वर्ष में 725 किलोमीटर के आंकड़े को प्राप्त करना एक बहुत बड़ी सफलता है। मैं इसी के साथ मंत्री जी से आशा करता हूं कि वर्षों से लंबित पड़ी हुई 487 रेल परियोजनाओं पर भी मंत्री जी अब 12वीं पंचवर्षीय योजना में ध्यान देंगे। इन लंबित परियोजनाओं को राज्य सरकारों के सहयोग से पूरा करने के लिए भारतीय रेलवे को अब उचित कदम उठाने चाहिए क्योंकि इसके बिना रेलवे अपनी सामाजिक विकास की जिम्मेदारी को पूरा नहीं कर सकती।

रेलवे का संचालन व्यय का लगातार बढ़ना एक मुख्य चिंता का विषय रहा है यह व्यय 1963-64 में 74.7 प्रतिशत से बढ़कर आज 95 प्रतिशत पर है। इसे कम करना और उसके लिए पहल करना एक अच्छी शुरूआत है। इसको प्राप्त करने के लिए रेलवे को अपने आन्तरिक खर्च को कम करने के और आय को बढ़ाने के साधन को तलाशना पड़ेगा। रेलवे यात्री किरायों और मालभाड़े के रूप में अर्जित आय में बढ़ोतरी करने के लिए उठाए गए कदमों का और इसी दिशा में जो यात्री किराए बढ़ाने का प्रस्ताव है, मैं उसका समर्थन करता हूं।

रेल बजट में सभी कर्मचारियों का पूरा ध्यान रखा गया है क्योंकि ये कर्मचारी ही रेलवे की सफलता का एक मुख्य आधार हैं। उनकी सेहत, काम करने का समय और उनके ऊपर पड़ने वाले मानसिक दबाव,

---

* Speech was laid on the Table

उनकी खाली पड़ी हुई रिक्तियों पर पूरा ध्यान दिया गया है क्योंकि एक सफल संस्था की सफलता में अच्छे स्वस्थ और सम्पूर्ण कार्यकर्ताओं का होना आवश्यक है। मैं आशा करता हूं कि भारतीय रेल वर्ष 2012-13 में एक लाख नए कर्मचारियों को भर्ती करने के अपने लक्ष्य को अवश्य पूरा कर लेगा।

इसके साथ् ही मैं माननीय मंत्री जी से आश करता हूं कि वे मेरी निम्नलिखित मांगों पर पूरा ध्यान देंगे-

वलसाड रेलवे स्टेशन-

सीवेज पुल सं. 329 के तहत 331 से दोनों पक्षों पर अंडर पास का प्रावधान करना, मोगरावाडी खेलगाम रोड/शिपयार्ड (330 सं.) पर ऊपरी पुल। ओवरब्रिज खापरी फाटक नं 101 में चिखाला पर ऊपरी पुल। प्लेटफार्म नं. 2 और 3 के दोनों पक्षों पर सड़क को कवर टिकट काउंअर के लिए स्टेशन के पूर्वी पक्ष में वलसाड रेलवे स्टेशन पर उपलब्ध कराई जाए।

भिलाद रेलवे स्टेशन

- अंडरब्रिज 262 को चौड़ा करना वापी से भिलाद रेलवे लाइन
- रेलवे आरक्षण काउंटर
- फुटओवर ब्रिज

उडावाडा रेलवे स्टेशन (आर.एस.)

- रेलवे स्टेशन पर शेड
- शौचालय सुविधा

स्टेशन के टिकट काउंटर पूर्व की ओर पार्डी रेलवे स्टेशन

- रेलवे स्टेशन के दोनों पक्षों पर टिकट काउंटर
- रेलवे स्टेशन पर शेड
- शौचालय सुविधा

अतुल रेलवे स्टेशन

- इस ध्वज स्टेशन के विस्तार और विकास

डुंगरी रेलवे स्टेशन

- रेलवे उपरिपुल (102 सं.)

ट्रेन विस्तार के प्रस्ताव

- गुजरात क्वीन (9109/9110) अहमदाबाद वलसाड ट्रेन को दोनों तरफ वापी और गांधीनगर तक विस्तार करने का प्रस्ताव।
- वलसाड वडोदरा इंटरसिटी को वामी तक विस्तार और वडोदरा-भिलाड इंटरसिटी (9113-9114) को उमरगांव तक विस्तार के प्रस्ताव।

वलसाड रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों का ठहराव का प्रावधान-

- 2009/2010-शताब्दी एक्सप्रेस
- 2951/2952-मुम्बई राजधानी
- 2909/2910 -मुम्बई निजामुद्दीन गरीब रथ
- 2471/2472-स्वराज एक्सप्रेस
- 2480/2479-सूर्यानगरी एक्सप्रेस
- 2956/2955-मुम्बई जयपुर सुपरफास्ट उदयपुर और अजमेर एक्सप्रेस
- 2904/2903-गोल्डन टेंपल
- 9008/9007-अरावली एक्सप्रेस

वापी रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के ठहराव का प्रावधान

- 2909/2910-मुम्बई निजामुद्दीन गरीब रथ
- 6334/6333-जयपुर-मुम्बई एक्सप्रेस गांधीधाम नगरकोली एक्सप्रेस
- 6335/6336-विरार त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस
- 6338/6337-ओखा एर्णाकुलम

लोक शक्ति एक्सप्रेस (बांद्रा अहमदाबाद 9143/9144) को रोकने का प्रवाधान उमबर्गन रेलवे स्टेशन पर और सौराष्ट्र एक्सप्रेस गाड़ियों, गुजरात (अहमदाबाद 9011/9012) एक्सप्रेस के ठहराव का प्रावधान हेतु प्रस्ताव, सौराष्ट्र एक्सप्रेस (9018/9017), 2935/2936 इंटरसिटी और फ्लाइंग रानी (2921-2922) गाड़ियों को डूंगरी रेलवे स्टेशन पर रोकने का प्रावधान करने हेतु प्रस्ताव करता हूं। भिलाद वडोदरा ट्रेन (9113-9114), सयाजी नगरी ट्रेन और फ्लाइंग रानी (2921-2922) गाड़ियों को उडवाडा रेलवे स्टेशन पर रोकने का प्रावधान करने हेतु प्रस्ताव करता हूं। गुजरात एक्सप्रेस (9022/9012 मुम्बई- अहमदाबाद) और सौराष्ट्र

एक्सप्रेस (9215/9216) मुम्बई-पोरबंदर ट्रेनों को संजन रेलवे स्टेशन में ठहराव का प्रावधान करने हेतु प्रस्ताव करता हूं।

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Madam Chairman, I rise to support the Rail Budget presented by the hon. Minister. Since you have given less time, I am coming straight to my points.

Hon. Railway Minister, in her Budgets for 2009-10 and 2010-11, and 2011-2012, declared some schemes for the North-East – Wagon factory at Guwahati; multiplex complex at Silchar and Dibrugarh, medical college attached to Guwahati Railway Station, industrial park at Bongaigaon. These schemes have not yet been materialized and these have not been mentioned in this Budget. Hence, I would request the hon. Minister, who has joined now, to kindly look into these so that these can be materialized.

Now, perhaps, these are not done due to want of funds and for that, the hike in passenger fares and freight rates may be justified. The fare hike may be imposed in other regions but in places where the railway service is not proper like in the North East Region, the fare hike should not be implemented.

Madam, earlier the Railway Ministers treated the North East Region as the priority sector. But this time, though the Railway Budget is good, the North East Region has got no priority because the fund allotted for the North East Region is very less. There are only some ongoing schemes in the North East Region. The only new scheme which we got are infrastructure scheme like the electrification project from Guwahati to Dibrugarh, the doubling work from Guwahati to Digaru and Lumding to Hojai. These are the only infrastructure schemes. Otherwise, all the other schemes are ongoing schemes.

In terms of introduction of new train services, we have got one train from Dibrugarh, one train for Tezpur and one train is extended up to Tezpur. In my constituency, I have got two schemes. They are old schemes, but it is shown here that they have gone to the Planning Commission. One is for extension of a line from Vairangtee to Lala and another Dullabchera to Cheragi. In my neighbouring State, they have also got only ongoing schemes and these are extension of lines

from Agartala to Sabrum and from Jiribam to Imphal. So, the North East is more or less deprived. I would request the hon. Railway Minister to kindly look into it.

However, Madam, the Railway Ministry contributes largely to the economic development of the nation as a major means of transportation. The North East, especially South Assam, Mizoram, Manipur and Tripura are not getting proper railway services. In the North East Region, travelling time for 180 km. takes about 11 to 12 hours and excepting our region, you can travel this distance in two hours. So, this is the condition there. Till the completion of the Broad Gauge line, we will have to suffer like this. The people would have got relief had this Broad Gauge line been completed by 2007 which was the stipulated time. But it is not yet completed. Now it would be completed by 1st January, 2014. Due to this delay, the people are suffering. Who is responsible for this? If there is a fare hike, how can you impose the fare hike for the people of this region? So, I would request the hon. Railway Minister to keep them free from the fare hike and freight hike.

Madam, since last eight years, every year I am replaying a disc – that is the painful story of Broad Gauge conversion which was started in 1995-96 and it could not be completed during all these 17 years. If this is the case in our region, in Konkan area, where the terrain is similar to ours, a new railway line was completed in 10 years.

The Railway Minister boldly declared in Parliament completion of the longest tunnel in Pirpanjal area for 103 kms. But in our case, in the Broad Gauge conversion between Lumding and Badarpur, the construction of a tunnel has not taken place with such a speed. Sometimes, a contractor takes up the work, then he leaves and then another contractor comes in and in this way, this is getting delayed. Now, recently, there are reports that the roof of tunnel no. 10 collapsed causing death of some labourers. This points to the quality of the work and materials used in these works. A similar incident happened when a pillar of the bridge over Barak river collapsed causing death of two labourers. I do not know

whether any monitoring system for quality control exists in the Railways or not. So, I would request the hon. Railway Minister to keep a vigil on this and arrange for a strong monitoring system.

Though the hon. Minister did not mention anything or re-affirmed about the completion date of the most important national project, namely the conversion of Lumding-Badarpur railway line, I hope that the Railways will complete it on or before 1st January, 2014 for which the people of South Assam, Tripura, Mizoram and Manipur are waiting very anxiously. The same is the case of another national project namely Bogibeel. I urge upon the Railway Minister to complete these projects within the revised stipulated time frame.

19.00 hrs

Madam, I have seen in the Railway Budget that Karimganj to Mahisasan 10.3 km. rail line will be taken up for reconstruction after long time. It was a part of Kolkata-Silchar of Assam-Bengal Railway. This Railway line from Mahisasan to Latu, which is in Bangladesh was withdrawn in 1960s. Now, we have a demand for transit route through this line and for which reconstruction is essential.

MADAM CHAIRMAN: Thank you.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: Only two minutes, Madam. I have to make very important points.

MADAM CHAIRMAN: You have put all your points. Please conclude now.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: We had a demand for renaming Silchar Railway Station as Bhasha Shahid Silchar Station because at this Station 11 people laid their lives for the cause of making Bengali language as one of the State languages. After their sacrifice Bengali was declared a State language and we demand that the Station, where they laid their lives, be named as Bhasha Shahid Silchar Station.

In this Parliament, in the Railway Budget, the then hon. Minister rather assured us that when we get the Home Ministry's clearance it would be done.

MADAM CHAIRMAN: Please conclude now. You have put all your demands.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: I am concluding, Madam.

But the Home Ministry, with a derogatory remark refused the proposal saying that these martyrs have no national recognition. We got the language because of the sacrifice of these martyrs. Everywhere in the world, wherever Bengali people are there, these martyrs are remembered on the 19th of May and they are respected everywhere. They are internationally recognized. I do not know what is the scale of national recognition. So, I would request the hon. Minister to look into this.

Lastly, Silchar to Agartala, the train service is there from Karimganj and Silchar.

MADAM CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: Just one minute, Madam. I have been waiting here for too long.

MADAM CHAIRMAN: You have taken so much of time.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: This train in either end reaches in the dead of night. There is late running of the train. The track is not a busy track and because of this late running, there is frequent dacoity in the trains. There are unauthorized passengers and they carry unauthorized or illegal forest goods. So, there should be security and there should be checking. I would urge the hon. Railway Minister to please look into it.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): सभापति महोदया, मैं आपको हृदय से धन्यवाद देती हूं कि आपने मुझे रेल बजट, वर्ष 2012-13 पर बोलने का अवसर दिया है। मुझे बोलने के लिए कितने मिनट का समय मिलेगा क्योंकि उसी अनुसार मैं बोलूंगी।

सभापति महोदया: बस, पांच मिनट का समय दे रही हूं।

श्रीमती रमा देवी: हम लोगों को तो दस मिनट का समय मिलना चाहिए।

सभापति महोदया : आपकी तरफ से बहुत लोग बोल चुके हैं।

श्रीमती रमा देवी: ठीक है। हम लोग पांच मिनट में ही अपना मुख शुद्धि कर लेंगे।

जो रेल बजट पेश किया गया है, वह गरीब विरोधी एवं बढ़ती महंगाई को और गति प्रदान करने वाला है। इस तरह से आम आदमी के नाम पर वोट मांगने वाली सरकार आम आदमी को रेलवे की पटरी से हटाने पर तूली है। यह बजट लोगों की आशाओं के विपरीत है। लगता है कि यह रेल बजट रेलवे की लुटिया डूबो देगा।

इस बजट में वर्तमान के बारे में कम और भविष्य के बारे में ज्यादा बताया गया है। अधिकतर रेल परियोजनाएं वर्षों से लम्बित पड़ी हैं। अधूरी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए रेलवे को आवश्यक मात्रा में राशि आवंटित नहीं की जा रही है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे को बूढ़ी एवं इसकी कमर लचक गयी है, ऐसा कहकर रेलवे का अपमान किया है। मैं चाहती हूं कि बिहार के लिए मैं बोल जाऊं। अब मुकुल बाबू आए हैं। वे आईना की तरह चमकेंगे और हम लोगों की बातों पर ध्यान देंगे। हम लोग बेचैनी से इन्तजार करते हैं कि कुछ बोल लें और जनता के लिए कुछ मिल जाए।

महोदया, बिहार के अधिकांश लोग देश के अन्य शहरों में कार्यरत हैं जो हर दो-तीन महीने के बाद बिहार आते-जाते हैं जिसके कारण बिहार जाने वाली एवं बिहार से आने वाली रेल सेवाओं में काफी भीड़-भाड़ रहती है। एक अनुमान के अनुसार हर साल छठ पर्व पर 31 लाख लोग देश के अन्य शहरों से बिहार आते हैं। परन्तु, खेद के साथ सदन को सूचित करना पड़ता है कि बिहार से आने-जाने वाली रेल सेवाओं में बढ़ोतरी, बढ़ती मांग के अनुरूप नहीं की गयी है। छठ पूजा, जो बिहार का एक महत्वपूर्ण एवं लोकप्रिय पर्व है, इसके लिए देश के कोने-कोने में बसे बिहार के निवासी बिहार आते हैं।

मैं मांग कर रही हूं कि छठ पूजा के समय उनकी मांग के अनुसार रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए। उस समय प्लेटफॉर्म पर भी काफी भीड़-भाड़ होती है। जैसे रेलवे को नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म टिकट बेचना बन्द करना पड़ता है जिससे रेलवे के राजस्व की हानि होती है। यही हाल होली, दिवाली और

ईद के मौके पर देखने को मिलता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि छठ पर्व, दिवाली, ईद एवं होली के अवसर पर बिहार को अतिरिक्त रेल सेवा उपलब्ध करायी जाए।

19.05 hrs. (Dr. M. Thambidurai in the Chair)

माल बुकिंग में घोर भ्रष्टाचार है, उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती है। अभी हाल ही में एक नवयुवक अपनी मोटर साईकिल को नई दिल्ली से पटना के लिए बुक करने के लिए गया। गेट में प्रवेश करते हुए दलालों के झुंड ने उसको घेर लिया और तीन हजार में मोटर साईकिल को दिल्ली से पटना के लिए प्रस्ताव करने लगे एवं पेकिंग चार्ज अलग से। मोटर साइकिल को बुक करने में 1098 रुपए खर्च हुए, बिल्टी एवं रसीद लेने के लिए उस नवयुवक को छ: घंटे लग गए। मोटर साइकिल को चढ़ाने एवं उतराने के लिए अलग से रेल कर्मचारियों की पूजा करनी पड़ी है। इन सब चीजों की हम आपको जानकारी देना चाहते हैं। इस बजट में भारतीय रेल नेटवर्क को नेपाल एवं बांग्लादेश तक ले जाने का प्रस्ताव है, परन्तु नेपाल सीमा तक सटे मेरे संसदीय क्षेत्र के बापूधाम मोतीहारी रेलवे स्टेशन से भाया शिवहर होते हुए सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन तक 76 कि.मी. नई रेल लाईन के निर्माण की योजना का सर्वे वर्षों पूर्व हो चुका है। एक तरफ बापू की कर्म भूमि चम्पारण तो दूसरी तरफ माँ जानकी की जम्मस्थली सीतामढ़ी को जोड़ने वाली नई रेल लाईन के निर्माण के प्रति घोर उपेक्षा की जा रही है। यह बिहार का सबसे ज्यादा पिछड़ा इलाका है। मैं इस संबंध में पत्र भी लिख चुकी हूं एवं माननीय मंत्री जी से मिल चुकी हूं, परन्तु इसके बावजूद इस परियोजना को बजट में शामिल नहीं किया गया है, जिसका मुझे अत्यंत खेद है।

इसी तरह से वैगन निर्माण करने वाली कोलकाता की कम्पनी को भारी उद्योग मंत्रालय से रेल मंत्रालय द्वारा अधिग्रहण करने के बाद कर्मचारियों का वेतन पुर्नरीक्षण कर लिया गया है। तीन वर्ष पूर्व अधिग्रहण किए गए बिहार के भारत वैगन, मुजफ्फरपुर व मोकामा के कर्मचारियों का वेतन पुर्नरीक्षण कार्य अभी तक नहीं हुआ है। इससे भेदभाव परिलक्षित होता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने बताया है कि रेलवे फाटकों पर गेटमेन न होने से कई गंभीर दुर्घटनाएं होती हैं एवं रेल दुर्घटनाओं में इस प्रकार की घटना का प्रतिशत कुल रेलवे की दुर्घटना का 40 प्रतिशत के लगभग है, यह बता कर रेल मंत्री जी सुकुन महसूस कर रहे हैं। इसी तरह का एक रेलवे फाटक सीतामढ़ी एवं रीगा स्टेशन के बीच शिवनगर समपार गुमटी संख्या 62 पर पूर्व की तरह गेटमैन को अभी तक नियुक्त नहीं किया है। इस कारण से मवेशियों और आदमियों की क्षति होती है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल खंड के द्वितीय चरण अंतर्गत बैरगनिया से छौड़ादानों तक जो अमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है, वह अंतिम चरण में है, जिससे गति आनी चाहिए,

जिससे आमान परिवर्तन का परिचालन कार्य शुरू हो सके। इसी कार्य से तृतीय चरण में समुचित राशि इसी बजट में उपलब्ध कराई जाए तो मैं रेल मंत्री जी की अत्यंत आभारी रहूंगी। सीतामढ़ी जंक्शन के प्लेटफॉर्म संख्या 2,3 एवं चार अभी तक खुले हैं और बरसात एवं गर्मी में इन प्लेटफार्मों पर गाड़ी से चढ़ने एवं उतरने में काफी दिक्कत होती है। इसलिए इन प्लेटफार्मों पर शेड को जनहित में निर्मित किया जाना अति आवश्यक है। पैदल यात्रियों को काफी तकलीफ होती है।

मैं रेल मंत्री जी को घोड़ासहन स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के प्रस्ताव पर आभार व्यक्त करती हूं। घोड़ासहन स्टेशन शहर के बीचोंबीच अवस्थित है, का रेलवे लाईन शहर को दो भागों में बांट रखा है। गुमटी के स्थानांतरण से शहर की बड़ी आबादी खुले रेल लाईन से पार करती है, जिस कारण कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। जनहित में उक्त शहर के कर्पूरी चौक से अम्बेडकर चौक के बीच भूमिगत पार पथ अति आवश्यक है। सीतामढ़ी जंक्शन से पश्चिम बंगाल जाने के लिए एक भी रेल सेवा नहीं थी, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद करती हूं कि दरभंगा-कोलकाता एक्सप्रेस का सीतामढ़ी तक विस्तार कर लोगों की आकांक्षा को पूरा किया है। इसी के साथ मैं यह अनुरोध करती हूं कि कई सालों से बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, बापूधाम और मोतिहीरी से दक्षिण बिहार एवं झारखंड के लिए नई रेल सेवाएं चलाए जाने हेतु मांग हो रही है तथा कानपुर से गोरखपुर के बीच चलने वाली चौड़-चौड़ा एक्सप्रेस रेल सेवा का बापूधाम मोतिहारी तक विस्तार किया जाए। सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रेस पूर्व में नई दिल्ली से मुजफ्फरपुर चलती थी, परन्तु अब इसे आनन्द विहार से कर दिया गया है। आम लोगों की कठिनाई को देखते हुए इसका परिचालन पुन: नई दिल्ली से किया जाए।

पिछले दिसम्बर में मेरे संसदीय क्षेत्र के बैरगनिया को आदर्श स्टेशन के रूप में घोषित किया गया था, परन्तु इस बजट में इसका कहीं नामोनिशान नहीं है। रेलवे बजट से पूर्व जनवरी माह में रेल मंत्री जी ने माल ढुलाई का किराया बढ़ा दिया और रही-सही कसर को यात्री किराये में पैसे के हिसाब से बढ़ाया गया है। रेलवे द्वारा व्यापारियों से 40 रुपये प्रति टन के हिसाब से एक जुलाई, 2007 से टर्मिनल चार्ज वसूल किया जा रहा है, इसके बावजूद व्यापारियों को उनके माल के लदान कार्य में कोई सुविधा नहीं दी जा रही है। इस अतिरिक्त चार्ज से रेल टर्मिनल्स के उचित रख-रखाव के साथ मूल-भूत सुविधाएं उपलब्ध करवाना है एवं उसका विस्तार करना है, परन्तु खेद के साथ सदन को सूचित करना चाहती हूं कि नौगछिया, जमुई, कर्पूरीग्राम, बापूधाम-मोतिहारी, बेतिया, सराय, नारायणपुर अनन्त, सीतामढ़ी, दक्षिण-पूर्व रेलवे के जसीडीह आदि रेलवे माल गोदाम एवं प्लेटफार्म क्षतिग्रस्त हैं। वहां न पानी है, न प्रकाश है, न सम्पर्क मार्ग है। यह जो अतिरिक्त टर्मिनल चार्ज पांच साल से व्यापारियों से लिया जा रहा है, वह कहां जा

रहा है? इसी तरह से रेलवे किराये में जो बढ़ोत्तरी हो रही है, उससे प्राप्त पैसा भी इसी तरह से बहाया जाता है। रेल मंत्री जी को चाहिए कि माल बुक कराने की सुविधाएं दे, जिससे कि रेलवे में माल बुकिंग की मात्रा में बढ़ोत्तरी हो और रेलवे अतिरिक्त आमदनी कमा सके। ...(व्यवधान)

[*] SHRI RAMESH VISHWANATH KATTI (CHIKKODI): I have to make the following demands:

Demand No. 1: New Railways Lines:

1. Allocation of more funds for Bagalkot-Kudachi New BG line: North Karnataka's one of the long standing demands i.e. Bagalkot. Kudachi New Railway BG Line on PPP basis has been sanctioned during 2010-11 Railway Budget. But, the allocation of funds for this new BG line is very meager. The estimated cost of the project is Rs. 816.00 crores as per the survey report and same amount has been sanctioned in the "Rail Budget 2010-11. But, amount allocated in last two Rail Budgets were Rs. 24.00 crore as against the sanctioned amount of Rs. 816.00 crores. And also amount allocated during this Railway Budget for this project is Rs. 10.00 crores only. But, to complete the said proposed line of 142 km. early, more funds are required.

   This is long standing North –Krantaka's demand and I, therefore request the Hon'ble Railway Minister to allocate at least Rs. 200.00 crores in 'Supplementary Railway Budget 2012-13' for early completion of this new line.

2. Allocation of funds for Belgaum-Dharwad new BG line: Belgaum-Dharwad New Railway BG Line on PPP basis has been sanctioned during 2010-11 Railway Budget. But, no funds have been allocated to this line so far. The Hon'ble Railway Minister has announced during this Railway Budget that the said new line project will be sent to Planning Commission for approval.

   I, therefore request the Hon'ble Railway Minister to allocate required funds to Belgaum-Dharwad new line Project in

[*] Speech was laid on the Table.

'Supplementary Railway Budget 2012-13' for early completion of this new line.

Demand No. 2 : Survey of New BG Lines:

1. Survey of Karad-Belgaum via Nippani BGI line: I am grateful to Hon'ble Railway Miniser for inclusion of survey of long standing Karad-Belgaum via Nippani New BG line in "Railway Budget – 2010-11". But, even after lapse of two years, no survey work has commenced in this year.

In the year 1907, the British Govt. had planned to provide railway link between Dharwad-Kolhapur via Belgaum-Sankeshwar-Nippani-Kagal en-route with NH-4. When in the year 1954, then Railway Minister late Shri Lal Bahadur Shastri visited the Nippani town and he had promised to sanction the proposed Railway link between Dharwad to Kolhapur via Belgaum-Nippani. This line also saves the journey of nearly 145 km from Dharwad-Belgaum-Karad from existing route.

If the new proposed BG line from Karad-Belgaum via Nippani is sanctioned, the people residing in the Northern Karnataka will be provided with a rail line to Maharashtra towns like Kolhapur, Karad, Pune etc. and other parts of the country. Around four to five large sugar factories, 2 big industrial areas (Karnataka Industrial Development Area, Belgaum and Maharashtra State Industrial Development Area, Kolhapur) fall in between the route. Besides the towns like Sankeshwar, Nippani are commercially growing towns. Sankeshwar is famous for Chilly and Sugar Market, where as Nippani is famous for Tobacco Market. The proposed Railway link line also provides convenient Rail link to the people of North Karnataka to the very famous Mahalaxmi Temple of Kolhapur in Maharashtra and Shri Renuka Yallamma Temple in Karnataka and also many more places.

I, therefore request Hon'ble Minister of Railways to kindly include this Railway project in "Supplementary Railway Budget- 2012-13" and accord sanction to the said project.

2. Survey of Shedbal-Bijapur BG Line

The survey of Shedbal-Athani-Bijapur New BG line has been sanctioned in Railway Budget 2010-11. Accordingly, the South-Western Railway Authority have conducted the survey of said proposed new BG line and submitted to the Railway Ministry. As per the survey, the distance of the line is 112.60 km and estimated cost for construction of BG line is Rs. 763.45 crores. The proposed Shedbal-Athani-Bijapur New BG line is much needed Railway link in the Northern part of Karnataka. Indeed this is one of the poorly railway linked parts of the country. It provides direct link to Hyderabad, Mumbai, etc.,

I, therefore, request to sanction the Shedbal-Athani-Bijapur New BG Line "Supplementary Railway Budget 2012-13" as survey of the line is already completed.

Demand No. 3: Increase of coaches to the local trains running between Miraj Belgaum-Hubli in Karnataka.

Several requests were made for increase of coaches to the following local trains running between Miraj-Belgaum-Hubli.

1. Train No. 1561/1562 & 1563/1564-Miraj-Belgaum-Miraj,
2. Train No. 1605/1606-Miraj-Londa-Miraj,
3. Train No. 1047/1048-Hubli-Miraj-Hubli ; and
4. Train No. 1619-1620- Miraj-Hubli-Miraj

Presently, the above said trains are running with 6-8 coaches. But, there is huge demand for increase of coaches to due to the following reasons:

1. 2000 to 3000 axcess passengers are traveling with great difficulties daily from these trains. Most of passengers are agricultural labourers,

poor daily workers of rural aras and peole are becoming restless for delay and set to go for large scale agitation if coaches are not increased.

2. Lakhs of devotees of Karnataka State are traveling from these local trains to visit Vittal Rukmani Temple of Pandharpur, Mahalaxmi Temple of Kolhapur, Danammadevi temple of Guddapur and as same devotees from Maharashtra State are visiting Shri Renuka Yallamma Temple of Saundatti, Mayakka Temple of Chinchali, Yallalingeshwar temple, Mugalkod.

But, in spite of several requests, augmentation of coaches has not yet been taken up by the South-Western Railways, Hubli and Central Railways, Mumbai.

I, therefore request the Hon'ble Minister of Railways to kindly allocate more coaches to South-Western Railways and Central Railways to enable them to increase the coaches to the above mentioned local trains.

Demand No. 4: Sanction of New Trains:

1. New Trains form Miraj-Bangalore-Miraj:

There is huge demand for new trains from Miraj-Bangalore via Belgaum, Hubli and vice-versa. The present trains running on this route are inadequate and passengers are suffering a lot. I, therefore request you to kindly start at least one more new train from Miraj-Bangalore-Miraj or Pune-Bangalore-Pune and also request you to start the following new trains.

1. Pune-Bangalore-Pune (via Belgaum, Miraj)
2. Hubli-Mumbai-Hubli (via Belgaum, Miraj)
3. Hubli-Varanasi-Hubli (via Belgaum, Miraj)

2. Sanction of Garibrath Train. Daily, thousands of agricultural labourers and various workers from poor classes are traveling to

various parts of the country, especially to State capital Bangalore and also Mumbai, Pune etc. Therefore, I request to start "Garibrath Train" from Mumbai to Bangalore via Pune-Miraj-Belgaum-Hubli.

3. Extension of Existing Trains up to Miraj.

The following daily trains may please be extended up to Miraj.

1) Hubli-Bangalore-Hubli Intercity
2) Dharwad-Mysore-Dharwad
3) Hubli-Tirupati-Hubli Passenger

The above said train may be extended at least upto Belgaum.

4. Re-start of cancelled trains:

The following trains have been stopped or cancelled soon after conversion of narrow-gauge to broad gauge, which were running between Bangalore-Hubli-Belgium-Miraj.

1) Hubli-Pune-Hubli Passenger
2) Bangalore-Pune Deccen Express
3) Hubli-Vasco Passenger

Demand-5: Extension of weekly Trains to daily:

The following trains running weekly or twice in week thorugh Belgaum district may please be extended daily.

1. 12629/30-Karnataka Sampark Kranti Exp. from 2 days to daily
2. 2781/82- Mysore- NZM Swarn Jayanti Exp. from weekly to daily.
3. 16505/06 –Bangalore-Gandhidham Exp,-from 1 day to daily
4. 16533/34- Yashwantapur-Jodhpur Exp. from a day to daily.
5. 16507/08 – Bangalore to Jodhpur Exp. from 2 days to daily
6. 16531/32- Yaswantpur-Ajmer Exp. from 1 day to daily.
7. 16209/10- Mysore-Ajmer Exp. from 2 days to daily.

Demand 6: Stoppage of Trains.

Sl.No.	Train No. /Name	Where to stop
1.	16589/90-Kolhapur-Bangalore Rani Channamma Exp.	Hudali Railway Station
2.	1017/1018 Dadar-Yashwantpur-Dadar Chalukya Exp.	Raibag and Pashchapur Railway Station
3.	1035/1-36 Dadar-Mysore-Dadar Sharavati Exp.	Raibag and Paschchapur Railway Staton
4.	All Express Trains	Kudachi Railway Station.

I have requested many times to stop the Express trains as mentioned above. But, no action is being taken till date. The commuters like prominent Political leaders, Businessmen, executives and the public who are residing nearby Raibag Railway Station, will have to go to the main Railway station to board the train which causes lot of inconvenience. I, therefore request you to kindly take necessary action to stop the said trains at the earliest.

Demand-7 : Up-gradation of Railway Stations:

1. Bellad-Bagewadi and Chinchali Rly. Stations: I have requested for up-gradation of Railway Station platforms in respect of Bellad Bagewadi Railway Station of Hukkeri Taluka and Chinchali Railway Station of Raibag Talukas vide my letter dated: 13.08.2009.Accordingly, the General Manager, South-Western Railways has informred me vide his letter Dtd. 30/10/2009 that ***" It is advised that work for raising of platforms at Bagewadi Halt Station and Chinchali Halt Station has already been sanctioned, the work will commence shortly with the target date for completion being 31.03.2010".***

   But, unfortunately, said works has yet not started even after lapse of 2 years. I, therefore, once again request you to undertake the development of the said stations urgently.

2 Parakanatti Rly. Station: Parakanatti Railway Stationof Hukkeri Taluka, which is coming under Londa-Belgaum-Miraj Railway track. As a result of non-availability of platform, passengers are struggling to step-up and step-down from train. While stepping up and down of train, incidents like falling down of passengers are happening frequently. The passengers from Parakanatti and nearby villages viz., Mavanur, Hattialur, Ankalgudketra, Nadigudketra, Hidakal Dam,Shindhihatti, Hospet, Kanvinahatti, Godachinmalki, etc., are traveling through Parakanahatti Station and income from this station is also better as compare to other rural Stations. I, therefore, request you to take necessary steps for up-gradation of the said Parakanatti railway station immediately.

Demand 8: Permission to lay Pipe line for Irrigation from Krishna River in Athani Taluka, Belgaum District, Karnataka.

The following farmers of my Parliamentary constituency have applied for permission for laying of Irrigation Pipe Line from Krishna River, which will cross Belgaum-Miraj Railway line.

Sl. No.	File No.	Location	Location	Date of Feasibility report received
1.	138	Sri Vijay T Patil	727/200-800	30/04/2011
2.	139	Sri Subash B. Kore	727/200-300	30/04/2011
3.	140	Sri Kalagouda Bapu Tekane	722/700-800	30/04/2011

The above mentioned farmers have obtained loan upto Rs. 50 lakhs from Nationalised Bank for laying of pipe-line. But, due to delay in grant of permission by Railways authorities, the erection of Pipeline has interrupted and farmers are suffering a lot.

I, therefore request Hon'ble Railway Minister to issue necessary directions to the South Western Railway Authorities to accord permission to laying of pipelines for farmers.

I, once again request the Hon'ble Minister for Railways to include above Railway projects in 'Supplementary Railway Budget 2012-13'.

*SHRI MANICKA TAGORE(VIRUDHUNAGAR): Rail Infrastructure is crucial for a coastal state like Tamil Nadu, situated in distant corner of the country while the consuming market of the country is at the other end, thousands of kilometers away. Unless this infrastructure is developed, industry will not penetrate the state beyond Chennai. Over eighty per cent of the railway track from Chennai Egmore to Kanyakumari, the life line of the state is a single track railway line with partial electrification, creating a serious bottleneck in freight movement besides preventing the railways from introducing modern passenger trains like Shatabdis. After setting up of the Integral Coach Factory in Perambur in 1950s, no new manufacturing unit has come up in Tamil Nadu on behalf of the Railways.

We, the Congress members of Parliament are drawing your kind attention for allocation of more funds to ongoing projects, take a final decision on the assurance given by the then Railway Minister on Freight Corridor for Southern India with Chennai as nodal point to set up new railway manufacturing units in the state including speeding up the commissioning schedule of the second coach factory at Parambur announced in the last budget, besides introduction of new trains. The Railways have sanctioned the neighbouring Kerala state as many as three manufacturing units in the last 2 years.

The doubling project between Chingelpet and Dindigul in Chennai Egmore Kanyakumari section, though sanctioned three years ago, is progressing at snail's pace for want of funds. Hardly 20 per cent of the work has been completed so far. A sum of Rs. 500 crore should be earmarked during the current year (2010-11) so that the project could be completed in two years. The Railways should also give clearance for the doubling project between Madurai and Kanyakumari at the earliest. The ongoing rail electrification work between Tiruchirapalli and Kanyakumari as well as Thakkolam-Aarkonam should be completed this year itself. The track doubling project between Aarkonam to Kancheepuram should also be taken up.

---

* Speech was laid on the Table.

We are happy to learn that the Freight Corridor project between Mumbai and Delhi and Ludhiana and Calcutta which is all set to attract very massive investments in the region is scheduled to be completed in 2016. We wish to recall the solemn assurance given by the then Railway Minister Lalu Prasad Yadav in the Lok Sabha four years ago that railways will take up the freight corridor project for southern India with Chennai as the nodal point and linking it with Bangalore, Mumbai, Delhi and Calcutta. This assurance still remains on paper and no mention is being made in the railway budget. To allay the apprehension of people of Southern India of discrimination, this project should be implemented without any further delay and completed in a time bound manner.

Gauge Conversion project has been going on in Tamil Nadu for the past 20 years to correct the historical wrong of nearly 80 per cent of the railway track in the state remaining meter gauge till 1994. It is gratifying that a sum of Rs. 460 crores have been earmarked for gauge conversion projects in the state during the current year. The two gauge conversion projects we like to be completed in the next two years are Podanur-Pollachi in Coimbatore Dindigul section and Tiruvarur-Karaikudi. A sum of Rs. 300 crore should be allocated for this purpose. The Manamadurai-Virdhunagar gauge conversion work started nearly three years ago should be completed this year. A sum of Rs. 50 crores should be allocated for the purpose. Even though the gauge conversion work on Villupuram Katpadi has been completed nearly a year ago, the railway safety division is taking its own time to complete their work, delaying the commissioning of the project. This work should be speeded up and the railway line opened for traffic at the earliest.

The allocation of funds for new railway lines in the state during the current year is a pathetic to say the least at Rs. 177 crore. At the current rate of funding, these projects will not get commissioned for at least two decades. A sum of Rs. 7 crore is earmarked for Rs. 600 crore Chennai Cuddalore railway line and Rs. 30 crores for Erode Palni railway line. Fund allocation for both these projects should be considerably stepped up considering that the total cost of both the

projects is over one thousand crore. Both these projects were cleared three years ago.

As many as five new railway line projects were cleared by the railways way back in 2008 but the Planning Commission put the spokes by insisting that the Tamil Nadu Government should contribute fifty per cent of the total cost. The projects are Ariyalur Thanjavur, Dindigul Kumilli, Tiruvannamalai-Jolarpettai and Needamangalam-Pattukotai. We are surprised to find in the railway budget that another survey is going to be undertaken for all these projects de novo. The fate of Arriyalur-Thanjavur new line project is however not known. Another survey means that these projects are as good as dead or will take decades to be implemented. All these projects which have already been cleared by the Railway Board should be implemented without resort to fresh surveys. A sum of Rs. 100 crores should be earmarked for the already sanctioned new line project form Tindivanak to Nagari.

The Railway Minister hinted while presenting the budget that suburban train services are confined only to four metropolitan cities and therefore cannot be extended to other states. This vestige of British rule needs to be done away with by starting suburban train services in tier-2 towns in an urbanized state like Tamil Nadu.

Suburban services should be introduced in Madurai connecting Sivaganga, Virudhunagar and Dindigul, Coimbatore with Pollachi- Erode-Mettupallayam and Trichi with Thanjavur, Karur and Lalgudi.

For development of suburban services in and around Chennai the railways should consider setting up Chennai Rail Vikas Corporation on the lines of similar Corporations already set up for Mumbai and Calcutta. Suburban services in Chennai should be extended to Kancheepuram, Katpadi and Gudur. The MRTS line between Chennai Beach and Velacherry has been completed after a prolonged delay it took nearly thirty years for the Railways to complete a 25

kilometer project due to paucity of funds. The MRTS circuit should be completed by extending the railway line from Velacherry to St. Thomas Mount during the current year.

Sufficient funds should be earmarked for development of passenger terminal at Ambaram. This project was sanctioned three years ago and a very meager sum of Rs. 7 lacs have been earmarked in the budget during the current year for its development. When Delhi Mumbai and Calcutta can have four to five passenger terminals, Chennai urgently needs the Tambaram terminal for south bound trains as a third terminal Another terminal should come up at Royapuram exclusively for trains going to eastern India so that the existing Chennai Central and Egmore stations can be decongested.

Ninety per cent of the trains bound for Tamil Nadu from other states including Delhi stop at Chennai Central, situated in one corner of the state. Majority of trains do not crisscross the state and therefore people of the state do not benefit from this exercise. For instance four of the six new express trains introduced under the Tamil Nadu quota of the railway budget hardly pass through 20 per cent of the total distance in the state. They are Chennai Shirdhi, Chennai Mysore, Purulia Villupuram, Kharagpur Villupuram. The last two trains are specifically meant for patients from eastern India undergoing treatment at Christan Medical College Hospital, Vellore. These two trains should be at least extended to Kanniyakumari so that there could be better south east connectivity.

Tirukural Express between Nizamuddin and Kanniyakumari was introduced as a weekly train nearly 8 years ago. Nizamuddin Madurai Sampark Kranti Express runs twice a week. Both these trains crisscross the entire state, should be run on a daily basis. The newly introduced Vivek Express which reaches Kanniyakumari using a circuitous Kerala route should be made to run through the shortest route through Tamil Nadu.

No Rajya Rani Express is introduced for the state though 10 such trains are introduced in the current railway budget. We demand that a Rajya Rani train

be introduced between Chennai Egmore to Tirunelveli-Tuticorin. Consequent upon gauge conversion, a new train should be operated between Mayiladuthurai and Bangalore. The train running between Salem and Vridachalam should be extended to Tirpapuliuur (headquarters of Cuddalore district). An additional day express should be run between Chennai Egmore and Tiruchirapalli on the main line. The Mumbai Nagercoil Express train should be made a daily service. The Pondicherry Bangalore express should run via Tirupapuliyur with a stopping at the district headquarters town. New Express train should be run from Kancheepuram to Bangalore via Melmaruvathur, Tirupathi to Nagore via Kancheepuram, Kancheepuram to Katpadi via Tirvannamalai.

In terms of announcement made for new trains in the 2009-10 Railway budget, some of them are yet to be introduced in Tamil Nadu. These include Bharat Tirth trains starting from Madurai and Rameshwaram connecting pilgrim centres all over the country. This project has not taken off. A bi-weekly train was announced in the last budget between Madurai and Tirupathi is yet to start. Both these trains should be inaugurated without any further delay. Madurai and Rameshwaram should be declared as pilgrim hub of the country and more trains should be introduced from these pilgrim towns.

Out of the 584 railway stations in the country declared as model Adarsh railway stations, Tamil Nadu has secured hardly five railway stations of Kumbakonam, Mayilduthurai, Nagore, Tirupur and Tuticorin. The railways should declare at least 25 railway station in the state as Adarsh model railway stations so that people realize that they care for the passengers.

Presently, undersigned representes Virudhunagar Parliamentary Constiutency of Tamil Nadu as a Member of Parliaemnt. The local people of my consitutency are facing lots of problem with regard to the traveling to various destinations. You may be aware that Shivakasi under my parliamentary constituency is popular for the cracker industry all over the world and it gives good revenue to the State as well as to the Central Government.

Thus, to promote the cracker industreis, business opportunities and all-round development of the area as well as the state,it is the necessity of the time to provide the following facilities to the people of Virudhunagar by your esteemed Ministry.

The main demands of the area are given as under four your kind sympathetic consideration as well as to incorporate these in the coming Rail Budget for the year 2012-13.

1. The Broad-gauge conversion of Virudhunagar to Manamadurai line is in final stage and is to be given final deadline.
2. Tenkasi to Tirunelveli line BG conversion is needed to be speeded–up.
3. BG of Senkottai to Pulanur line is necessary and should be doneon priority.
4. Doubling of Madurai to Virudhunagar line. Plan should be included in the upcoming budget.
5. Diesel multiple unit passenger train for South Tamilnadu can be started in Virudhunagar to cater toTuticorin, Ramnad, Tirunelveli, Kanyakumari and Madurai.
6. New line survey-Madurai to Rajapalyam via J. Kallupatti is to be inducted in this rail budget.
7. At present, three passenger trains are operating from Tenkasi, but keeping in view the increased load of passengers on this route; one extra train is also required for smooth journey of daily passengers.
8. The weekly train from Nagerkoil to Bengaluru is to be converted in to daily operations.
9. Kanyakumari to Delhi ‘Vivek Express’ has to be run daily.
10. In the previous budget, Mamata ji has announced. Virudhunagar Junction Railway Station to be upgraded as a ‘Model Station’, but nothing happened so far. Needs to be upgraded as early as possible.

Keeping in view the sentiments of the local peoples and their grievances; I on behalf of them as a public representative request your good self to kindly incorporate the above mentioned demands/suggestions in the forthcoming Rail Budget and oblige.

*SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL): The people of India eagerly view every Rail Budget. Our recent Budget have became mere wishes without any backing which neither conscience nor common sense can justify. The Budget of 2010-11 and 2011-12 remain only in paper. Nobody knows even it may materialize, if at all. Now the present Minister is the third Union Minster for Railways during the third year of UPA II, one proposes and another disposes.

I wonder whether there is collective responsibility, whether the Railway Ministry is responsible towards the people. Alas, gone are the era when a Minister will own the responsibility of an accident and then resign form the post.

Sir, I may be permitted to point out that this budget lacks a nationalistic view. The allocations are disproportionate. The hike in fares will add burden to the common people. May I ask for and suggest certain measures? When will the Railways reach a stage of passenger friendly cleanliness? The two lakhs of vacancies should be filled at the earliest. Work load of the employees should be reduced.

My State Kerala has been demanding for the introduction of certain new trains for a quite long time, which are still absent in this budget also. The Sabari rail route should be developed as a mountain rail network connecting Pundur, Nedumangad, Venjaranood to Thirvananthapuram and Nagercoil. If the Kottor-Ambasamdram road becomes a reality, rail-road connectivity can lead to faster development of the Southern States of Tmail Nadu and Kerala.

The creation of a Paniaswhar Railway Zone along will solve at least some of the problems faced by Kerala. I do not intend to repeat the demands submitted by Hon'ble MPs while the then Railway Minister Shri Dinesh Trivedi held a meeting at Thiruvanthapuram on 16th September 2011. I request the new Minister to kindly spend some time to hear the views and voices of the elected representatives.

The declaration by previous Ministers regarding Medical Colleges, drinking water, bottling plants, Kendriya Vidyalaya, IITs etc. are still in hold. Not even a single stone have been laid for these ventures so far. I totally disagree with the view expressed by the then Hon'ble Minster in his budget speech about the stoppages. These stations earning good revenue and where a large number of women and girl passengers demand, is it fair to deny the stoppages? Please allow a stoppage for Purassuram Express (No.16349 & 16350) at Chirayintgid in my constituency as promised to the late veteran parliamentarian Shri Varakala Radhakrishanan 5 years back. People will have a relief if Sabari Express (No.1722 & 17230) is provided a stop at Murukkumpuzha which is very near to the Teehnopark and the CRP camp at Pallipuram. Kadakkavur needs a stop from Naveli Express (No.16603 & 16604). Varkala Sivaji should be provided with a stop for the newly introduced Janshatabdi Express via Kottayan (No.12081 & 12082) and the Kollam-Madurai Passenger (No.56700 & 56701) should have a stop at Nemon because it is next stop of Thiruvanankapuram Central.

I also request that all pending cases against people who have participated in agitations demanding railways' development and connected issues should be withdrawn in toto.

Before concluding I once again request the Hon'ble Minister to allot funds for the construction of an ROB at Chirayinkegshu in the coming year.

*SHRI J.M. AARON RASHID: I welcome the Railway Minister will definitely roll back to the earlier level the raise of the AC 3 tyre and SL Coach charges, in which the **Aam Admi** travels. In my constituency the meter gauge conversion work from Madurai to Bodi is very slow. I request the Railway Department to expedite the work immediately. I request for new Railway lines to Batlagundu, Periyakulam, Theni, Chinnamanur, Cuddalore to go to Ayyappa Temple. I appreciate the Railway Minister to open a new tunnel in JK valley of 11 km meters long in Pirpanjal Mountain connecting in Kashmir valley. I would like to request a tunnel to be opened between Guddalore to Ayyappa temple. The survey says it is only 7 kms distance. Pilgrims from all over India can reach the temple very easily, also a tall amount can be collected from the passengers at the time of their travel hill station. Old people are suffering from vomiting, headache, BP, dysentery and sensational disease. To avoid this, the 7 km tunnel is very important to reach Ayyappa Temple. Railway canteen/house keeping tenders are being given to so called influencial companies. UPA Government is giving preference to minority community on priority basis. Railway department should also consider these communities. Old heritage Royapuram is 500 meters from Madras Harbour having 15 platform facilities. This terminal should be used to facilitate to South bound trains from Royapuram, if trains are starting fromTamparam a person have to reach Royapuram, it takes 20 minutes and it is huge burden to travel with family.

I appreciate the Railway hospital in Perampur is doing yeomen service to the Railway employees and general category people. Their charges are minimum and affordable good service. Some railway hospital is to be opened in Bodi area as lot of government lands is available. All trains should have computer wify connectivity, so the passengers can use their laptops/computers in their idle time.

I have requested 3 over bridges in my constituency 7 years back and till now continuously 1 in Solavandan, 1 in Theni outer and 1 in Theni city. Please

* Speech was laid on the Table.

provide the same so that the local traffic will move freely and also I request railway authority to stop trains at Solavadan city namely Vaigai, Pandain and KK Express.

A lot of people in Tamilnadu are using railway as main transporting facility because of hike in bus fare. Every hour 1 electric train should go to Madurai to Bodi to facilitate the small farmers producing spices, tea, vegetables and cardamom to local big market in Madurai. Booking stations to be opened in Bodi, Theni, Cumbum and Usilampatti.

I came to understand that Railway announced new rail coach factory in Orissa, Gujarat and Karnataka. Under UPA Government's auspicious guidance of Smt. Sonia ji and Hon'ble Prime Minister Shri Manmohan Singh, we are giving importance to all other party ruling States also. Sir, I want to register my protest. The traditional coach factory ICF production is reduced from 1500 to 800. Why this reduction? Partial treatment from the railway for integrated coach factory. I request coach factory production again to earlier level. I appreciate that we are setting up their own wind mill plants. Railways have given water through their tankers. They can provide clean drinking water to the passengers too.

SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR): Thank you, Chairman Sir, for giving me this opportunity.

I would, first, request the hon. Railway Minister to withdraw fare hike in suburban and non-suburban trains; and fare hike for the Second Class and Sleeper Class travel. I also request the hon. Railway Minister to withdraw the freight hike of 20 per cent which will have an inflationary impact. There should be no provision of 'fuel adjustment component'.

I also request the hon. Minister to look into the plethora of promises that have been given in the last three years budgets. There are 427 projects pending at all-India level and in West Bengal they are 16. They should be immediately completed.

I request the hon. Railway Minister to see that in the PPP mode there should not be any large scale privatization in Railways. At the same time what needs to be seen is that the safety and modernization of Railways is very important and which has been neglected. Now, Railway journey has been termed as accident journey. The new Railway Minister will look into it. I request him to introduce anti-collision device, to modernize signaling system, upgradation of track and engage men at all unmanned railway level crossings. He should also ensure safety of railway passengers, particularly, women in their journey.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Minister on one thing that Railways being a public sector undertaking is itself violating the law of the land in regard to Employment of Manual Scavengers and Construction of Dry Latrines (Prohibition) Act, 1993. It should be looked into and bio-latrines should be introduced.

At the same time, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that in this year the Central Vigilance Commission's Report 2010 says that the Railways are the most corrupt Government Organisation in the country. The hon. Railway Minister should look into it.

Now, I request the hon. Railway Minister to look into some of the proposals of my Constituency:-

1) To construct four railway over-bridges. One at Burdwan Town on Burdwan-Katwa Road. Next at Talit, on Burdwan-Guskara Road. Third at Panagarh on Panagrah-Silmapur Road. Fourth at Mankar on Budbud – Balgone Road.
2) To introduce one pair of passenger trains between Durgapur and Howrah in Eastern Railway.
3) To give stoppage of one New Delhi Bound Rajdhani Express at Burdwan in Eastern Railway;, Howrah-Ranchi Shatabdi Express at Burdwan; and Himgiri Express stoppage at Durgapur.
4) To install one escalator at Durgapur Station in Eastern Railway.
5) To make one halt station at Kondaipur under Asansol sub-Division in Eastern Railway.
6) To complete soon gauge conversion of Burdwan-Katwa line by providing more fund.
7) To implement and expedite the project of conversion from metre gauge to broad gauge from Lumding to Badarpur *via* Silchar to Agartala which had started in 1980 but the progress is not satisfactory.
8) To restore rail service from Pandaveswar to Palasthali, which has been closed for the last 10 years in Eastern Railway.
9) To give proper attention to the ‘emergency quota’ that is provided generally on the recommendation of a MP.
10) The Railway should not harass the railway hawkers and should provide identity card to all of them.

श्री अशोक तँवर (सिरसा): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए यहां खड़ा हुआ हूं। मैं समझता हूं कि सरकार और रेल मंत्री के द्वारा एक बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। जहां तक भाड़ा वृद्धि का सवाल है, मैं समझता हूं कि सरकार वर्तमान किसान मजदूर को ध्यान में रखते हुए जो भाड़ा है, उनके लिए जरूर कुछ न कुछ निर्णय लेगी।

जहां तक रेल का मामला है, पूरा सदन आज रेल के ऊपर बोलना चाहता है। इससे पता चलता है कि रेल हर व्यक्ति की जरूरत और देश की जरूरत के साथ कितना महत्वपूर्ण जुड़ा हुआ पहलू है। अगर हम इतिहास में देखें तो रेलवे वाज दी मोस्ट इंपोर्टेंट आस्पेक्ट आफ इंडस्ट्रियल रेवोल्यूशन। आज दुनिया की और देश की जो भी तरक्की हुयी है, उसमें रेल का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, पिछले तीन-चार सौ सालों को अगर उठाकर देखें तो, चाइना, यूएस और दूसरे देशों की बात हुयी और किस तरीके से हिंदुस्तान ने भी लगातार रेल नेटवर्क को बढ़ाने की कोशिश की है, उसके ऊपर चर्चा हुयी है। मैं समझता हूं कि आने वाली जो बारहवीं पंचवर्षीय योजना है, जिसके माध्यम से प्रधानमंत्री रेल विकास योजना, जो प्रधानमंत्री ग्राम सड़क की योजना की तर्ज पर रेलवे को एक बड़ा व्यापक रूप देने की कोशिश है, उसका हम सब स्वागत करते हैं और मैं समझता हूं कि इसके माध्यम से रिमोट एरिया में, बैकवर्ड एरिया में आज तक जो डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर या इलाके जुड़े नहीं हैं, उनको खासतौर से जोड़ने का काम करेंगे।

माननीय सभापति महोदय, मैं ऐसे इलाके से आता हूं जो पाकिस्तान के बार्डर पर है। जितने भी हमारे तमाम साथियों ने चर्चा की, चाहे बीकानेर वाले हों, चाहे भटिंडा वाले हों, चाहे दूसरे इलाके के हों, जो बार्डर का दंश झेलते हैं, खासतौर से उन इलाकों के ऊपर आज हमें काम करने की जरूरत है और मुझे पूरा विश्वास है कि जो डिफेंस और स्ट्रैटजिक इंपोर्टेंस के बैकवर्ड इलाके हैं, उन पर आने वाले समय में हम ध्यान देंगे। खासतौर से मैं अपने इलाके की चर्चा करना चाहूंगा, क्योंकि समय का अभाव है। सिरसा संसदीय क्षेत्र जिसमें करीबन सवा दो डिस्ट्रिक्ट आते हैं। आज भी फतेहाबाद जिला जो मेरे सिरसा संसदीय क्षेत्र में पड़ता है, उस जिले का हेडक्वार्टर आज भी रेलवे से कनेक्टेड नहीं है। इसके लिए हमारी मांग है। मैं इस बात के लिए रेलवे मंत्री जी का और सरकार का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूं कि हमारे रोहतक, हांसी वाया मयन एक रेलवे लाइन दी गयी है। मैं समझता हूं कि आने वाले समय में जो हमारे कई रिलीजियस इंपोर्टेंट सेंटर्स हैं, जिसमें अग्रोहा भी है, हिसार से लेकर अग्रोहा, फतेहाबाद एक सिरसा रेल लाइन जो प्लानिंग कमीशन के पास अप्रेजल के लिए भेजी है, उसका भी हम स्वागत करते हैं। पटियाला

टू जाखल, नरवाना वाया सवाना इसका भी हम स्वागत करते हैं और मुझे विश्वास है कि आने वाले समय में तेजी के साथ इन इलाकों में काम होगा।

जहां तक मेरे संसदीय क्षेत्र का मामला है, आज आजादी के 60-65 वर्ष बाद भी हमें वाया भटिंडा जाना पड़ता है, इसलिए मैं आग्रह करना चाहता हूं कि नेशनल हाइवे 10 के साथ-साथ आने वाले समय में जिसकी अभी चर्चा की, हांसी और मयन वाली जो लाइन है, उसको आगे एक्सटेंड किया जाएगा तो मैं समझता हूं कि दिल्ली से जितने भी नेशनल हाइवे निकलते हैं, सब एक अच्छे रेलवे नेटवर्क के साथ उनको लिंक किया गया है, शताब्दियां चलती हैं, इसका भी विशेष तौर पर ख्याल रखा जाएगा। हमारे यहां डेरा सच्चा सौदा है, राधा स्वामी का है, डेरा बाबा भूमन शाह है, तमाम डेरे वहां पर हैं, जहां लाखों की संख्या में श्रद्धालु साथी सारे हिंदुस्तान से जाते हैं। इस नेटवर्क को और मजबूत करेंगे, तो श्रद्धालुओं को भी और तमाम साथियों को आने वाले समय में लाभ मिलेगा।

एक और जो महत्वपूर्ण पहलू है, उसकी चर्चा करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। आज हम कृषि के ऊपर बहुत ध्यान देते हैं। जो मेरा इलाका है, आज हम व्हीट के प्रोडक्शन में पूरे हिंदुस्तान में नंबर एक हैं, कॉटन के प्रोडक्शन में नंबर दो हैं, वेजीटेबल्स और फूड का प्रोडक्शन करते हैं, तो मैं समझता हूं कि रेलवे का नेटवर्क भी उसी तरीके से बढ़ना चाहिए। आजादी के समय में हम देखें तो आज भी हजारों एकड़ लैंड सिरसा में रेलवे के पास मौजूद है। अभी तमाम मेंबर्स ने इस बात की चर्चा की कि किस तरीके से जो रेलवे की लैंड है, जो बहुत महत्वपूर्ण रिसोर्स रेलवे के पास है, उसको किस तरीके से प्रोटेक्ट करके रखें, चाहे उसको सोशल सैक्टर के लिए इस्तेमाल करें या कामर्शियल एक्टिविटीज के लिए करें। अभी भाड़े की चर्चा यहां पर हो रही थी, तो मैं समझता हूं कि जो हमारे एवलेबल रिसोर्सेज हैं, अगर उनका बेस्ट यूटीलाइजेशन होगा, तो आने वाले समय में हम रेलवे को और अधिक मजबूत करेंगे।

मैं इसके साथ ही साथ इस बात के लिए भी धन्यवाद करता हूं कि इस बार हमारे दो आरओबी भी सैंक्शन हुए हैं और कुछ ट्रेन्स के एक्सटेंशन भी हुआ है, लेकिन अभी भी वाशिंगलाइन, हमारे सिरसा में प्लेटफार्म की बात है, लूप भिवानी में बनाने की बात है, किसान एक्सप्रेस जो दिल्ली को जोड़ने की एकमात्र, जो सुबह चलकर यहां पहुंचती है, उसमें और अगर डिब्बे जुड़ते हैं, तो मैं समझता हूं कि आम आदमी, किसान, मजदूर जो दिल्ली आता है, नौकरी करने वाले लोग आते हैं, जो स्टूडेंट्स यहां आते हैं, उनका ध्यान रखा जाएगा।

अंत में मैं जो हमारे नए मंत्री आए हैं, मैं उनको शुभकामनायें देता हूं कि उनके सामने जो चुनौतियां हैं, उसको सरकार के साथ मिलकर प्रधानमंत्री, हमारे वित्त मंत्री और सोनिया जी का उनको पूरा समर्थन मिलेगा। जितने भी हमारे प्रोजेक्ट्स हैं, जो हरियाणा में सैंक्शन हुए हैं, उनको भी देखने का काम करें।

श्रीमती कमला देवी पटले (जांजगीर-चम्पा): माननीय सभापति महोदय, मैं आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया। माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री किराया बढ़ाकर महंगाइ से दबे हुए आम आदमी के ऊपर और बोझ डाल दिए हैं। महोदय, मै आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान छत्तीसगढ़ की ओर ले जाना चाहती हूं। इस बजट में छत्तीसगढ़ की जनता को काफी उम्मीदें थीं लेकिन उनकी उम्मीदों पर पानी फिर गया, क्योंकि बजट में नई रेल लाइन सर्वेक्षण को छोड़कर, आमान परिवर्तन, आदर्श स्टेशनों की सूची, पैसेंजर रेलगाड़ियों, मेमू, डेमू, स्टेशनों के उन्नयन, रेल आधारित उद्योगों की स्थापना में कहीं पर भी छत्तीसगढ़ के एक भी स्टेशन का नाम प्रस्तावित नहीं हैं।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के नवगठित बिलासपुर जोन देश में सर्वाधिक आय देने वाला रेल मंडल है, जिसे अधिकार सम्पन्न बनाते हुए जोन के आधार पर राज्य का औद्योगिक विकास किया जाना चाहिए।

माननीय मंत्री महोदय जी मेरे संसदीय क्षेत्र जांजगीर-चाम्पा के जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन ‘‘ नैला’’ का नाम परिवर्तित कर ‘‘जांजगीर नैला’’ किये जाने पर मैं धन्यवाद ज्ञापित करती हूं। साथ ही इस स्टेशन को माडल स्टेशन का दर्जा देते हुए लंबी दूरी की कम से कम साउथ बिहार, गोंडवाना, अकलतरा में मेल चाम्पा में गीतांजली, बाराद्वार में जनशताब्दी, सक्ती में अहमदाबाद एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव की मांग करती हूं। कोटमीसुनार, कापन, बालपुर, सारागांव एवं जेठा स्टेशनों का उन्नयन करते हुए यात्री सुविधा प्रदान करने, नैला-चंपा स्टेशन के बीच बिरगहनी तथा सक्ती-झाराडीह स्टेशन के बीच केरीबंधा में पैसेंजर हाल्ट की स्वीकृति प्रदान करने, पुरी-झारसुगड़ा से रायगढ़ बिलासपुर होते हुए इलाहाबाद तक नई एक्सप्रेस ट्रेन, कोरबा एवं रायगढ़ से रायपुर के बीच चलने वाली लोकल ट्रेनों में अतिरिक्त बोगी जोड़ते हुए इनके बीच नई इंटरसिटी ट्रेन चलाये जाने की मांग करती हूं।

स्वीकृत रेलवे ओवर/अंडर ब्रिज खोखसा संख्या 342, चाम्पा यार्ड संख्या 337 का कार्य प्रारंभ करते हुए नैला पश्चिम केबिन के पास बलौदा-पन्तोरा समपार, बाराद्वार-सक्ती के बीच नेशनल हाईवे 49 के सकरेली समपार, अड़मार-मालखरौदा राजमार्ग के सक्ती समपार में नए ओवर ब्रिज निर्माण की स्वीकृति प्रदान करते हुए नैला नहरिया बाबा मंदिर के पास फुटओवर ब्रिज या समपार बनाये जाने तथा नैला रेक पाइन्ट का उपयोग किये जाने की मांग करती हूं। माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं धन्यवाद देती हूं।

* SHRI SANJAY DINA PATIL (MUMBAI NORTH EAST): I support the Railway Budget 2012-2013 presented by our Railway Minister.

Considering the financial crisis the Indian Railways is passing through, the present Railway Budget has tried to arrest the slide but the method chosen by the Ministry of Railways hits poor citizens the hardest. The "rationalization" of fare is harsh on the short-distance traveler who will have to bear up to a 150 per cent increase, while the higher class passengers will be burdened with a hike by about 30 per cent. I urge the Hon'ble Minister to give relaxation of hike to the General Passengers traveling by local trains and the passengers traveling in sleeper class. In the current 'Railway Budget' proposals for 2012-13, the hike is incrementally linked in terms of the distance of travel, besides the class and the train. Though across-the-board fare hike will generate additional revenue of Rs. 7,000 crore in 2012-13 the introduction of fuel adjustment component in the fares when it comes into being, the fares would go up further.

I congratulate the Ministry of Railways for scoring points on safety. Besides setting up a Railway Safety Authority as a statutory regulatory body as recommended by the Kadkodkar Committee, tracks, bridges, signaling and telecommunications, rolling stock, stations, level crossings and freight terminals will all be focus areas. Railway Minister's decision to pursue the redevelopment of stations through the PPP mode may help upgrade passenger facilities but the contracts and projects must be carefully audited. Hon'ble Minister has suggested that a Logistics Corporation will take on freight, and a national High Speed Railway Authority will be set up to look at the six corridors identified for development. However, the key index the Railways has to look at is the Operating Ratio-the amount spent to generate Rs. 100 in revenue-which has climbed to 95 percent thus intending to bring this indicator down to 84 per cent in the coming year. The long-term health of the Railways depends on meeting

* Speech was laid on the Table.

that efficiency target and going beyond it; squeezing a few extra rupees from those passengers who may least be able to afford is hardly the answer.

With several ongoing projects and schemes to modernize the Indian Raiwlays and with steps augmenting number of train services, streamlining and gearing up freight movement and increasing the connecitivity of the Raiwlays to the far flung corners, Hon'ble Minister of Raiwlays has been doing a commendable job and I would like to congratulate the Minister of Railways for taking care of about 7 million Mumbai railway passengers as the Railway Minister has proposed a slew of initiatives in the railway budget for 2012-13.

In a bid to ease the pressure on surburban railway system due to rising passenger flow, hon'ble Minister has proposed 75 additoanl services, 1,500 new coaches for Mumbai local trains, expansion of suburban rail networks and addition of more services in Mumbai. In the current Budget, it has been proposed to have elevated corridor from Churchgate to Virar and the plan of which is being currently firmed. Twelve-car trains are proposed on harbour line for Navi Mumbai where a new international airport is beign currently developed. A new double line work of Belapur-Seawood-Uran is in progress, which will provide direct connecitivity to JNPT. The proposed rail corridor will be executed through PPP model in coordination with the government of Maharashtra. The project will enable introduction of premium AC suburban rail services. A pre-feasibility survey for a similar corridor between Chhatrapati Shivaji Terminus and Kalyan (55 km) is also proposed to be taken up in due course.

A new coaching complex in Navi Mumbai at Panvel and coach maintenance complex at Kalamboli in parternship with the government of Maharashtra through City and Industrial Development Corporation are also planned. This will facilitate direct connectivity of Navi Mumbai to other parts of the country.

Further, electrification on Indian Railways had its advent with the introduction of 1,500 volt DC traction system in Mumbai area during 1925 to 1929

for running of suburban services. The system had outlived its utility and required replacement to the modern 25,000 volt AC system. The task of conversion from DC to AC has been successfully achieved on the entire Western Railway portion. Ministry of Railways have proposed that a similar conversion will be completed during 2012-13 on the Central Railway portion which extends to Pune. This will give significant benefits by way of higher speeds, reduced journey time and substantial savings in operational costs.

I would like to thank the Hon'ble Minister for the flagship Mumbai Urban Transport Project (MUTP) phase-I which has already been completed with the investment of Rs. 4,500 crore with the cooperation of Government of Maharashtra and other stakeholders. Rail users in Mumbai have been benefited with the induction of 1,500 electric multiple unit (RMU) coaches, thus incrasing the carrying capacity by 35% and thereby reducing the congestion and overcrowding during peak hours. The work on MUTP phase II at a cost of Rs. 5,300 crore is also progressing and its completion will further boost the suburban transport services in Mumbai. A road map for MUTP III has been prepared to further strengthen and augment the suburban rail infrastructure and Mumbai Rail Vikas Corporation (MRVC) would carry out feasibility study for construction of faster corridors on CST (main)-Panvel and Virai- Diva-Panvel sections through innovative financial mechanisms. The proposed 72 km link between Virar-Panvel third line in the PPP model will open new avenues for development of northern part of Mumbai and facilitate commuters to transit between eastern and western parts of the city. Feasibility of services from Panvel to Navi Mumbai airport will also be examined, Therefore, people of Maharashtra in general would like to thank Railway Minister for providing/cleaing some of the pending rail and related infrastructure projects for Maharashtra.

I would like to have a word of caution that we Mumbaikars eagerly expect 12 car rakes to chug into Harbour Line in a couple of years, which will increase the carrying capacity of a train by as much as 33 per cent (so, if a nine-car

rake carries 4,500 people during the peak rush hour, a 12 car train will carry 6,000). However, Work on the ground-like lengthening of platforms and relocation of signal posts-would only start after tenders are issued in the next couple of months and this should be expedited so that works are completed in a time-bound manner. Hence, I request the Hon. Minister to bestow his attention to implement these projects outlined/sanctioned as early as possible.

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2012-13. It was placed in this august House on 14th March, 2012.

Firstly, I would welcome and congratulate the hon. Railway Minister for fulfilling the demands of the Railway's present situation. The Indian Railways is the biggest Government Undertaking, and it is the largest railways in the world. Our Railways' financial situation is best known by its operating ratio. In the year 2004-05, the operating ratio was 91 per cent; and in the year 2011-12, it is 95 per cent. So, the hon. Minister has expressed his willingness that it would be continued; and it would come down to 85 per cent in the coming Budget.

Sir, the hon. Railway Minister has made a mention of *ma-mati-manus* in the Budget. But it seems to me that the manner in which the fare has been hiked, the common people have been neglected, they will have to bear the burden.

The hon. Minister in his Budget Speech has announced that in the year 2012-13, around one lakh personnel would be appointed. But such types of announcements are made many times but they are not implemented. The Railway Budget, which was presented by hon. Shri Dinesh Trivedi, is also on the basis of Vision 2020. It means what is the roadmap of Indian Railways for the next 20 years. We do not have sufficient money for passenger facilities. Passenger facility means renovation of railway stations. Most of the railway stations in our country are not maintained properly.

The amenities of railway service should be looked into carefully. The EMU coaches and local trains do not have the provision of toilet facilities because of which the senior citizens suffer hardships when they undertake long journey. So, this facility should be introduced immediately.

The DRUCC and ZRUCC Committees should be composed in time and meetings should be held properly in which the Member of Parliament will be acknowledged about the progress of work in his constituency. I want to draw the

kind attention of the hon. Minister, through you, Sir that the MPs have to be invited by the Railway Department to any occasion and inauguration ceremony, irrespective of the parliamentary constituency, which has been neglected from time to time.

Now, through you, Sir, I will apprise the hon. Railway Minister about some problems and demands of my parliamentary constituency. I belong to a parliamentary constituency, Purulia in West Bengal. It is bordering Jharkhand. My first demand is that from Ranchi to Purulia, the distance is 122 kilometres. But from Ranchi to Kotshila, the distance is 88 kilometres, and it is a double line. Only a distance of 34 kilometres from Purulia to Kotshila is single line. Again and again, I raise this matter in the House and draw the attention of the hon. Minister but it has not been done. If this line becomes a double line, the people of my constituency will be able to go to Ranchi, Bokaro, Asansol, Durgapur and Tata Nagar.

My second point is that Adra is a very old railway junction and Divisional Railway Headquarters. An over-bridge should be constructed at Adra because more than 4,000 students, boys and girls, are crossing the railway level crossing. Any time the accident may occur. The over-bridge construction has been pending for the last five years. So, this over- bridge should be constructed.

Thirdly, the railway hospital at Adra was providing very high level facilities to the employees in the past but now its position is very sorrowful. The Gangmen and other Group D employees, who have been admitted, are to be referred to the Zonal Railway Hospital at Kolkata. It is a hardship for the employees. So, my humble submission to the hon. Minister is that the hospital should be developed.

My fourth point is that the poor people of my constituency usually go to Vellore for treatment but there is no train facility from Purulia to Vellore. So, from Purulia to Vellapuram, the train should be run immediately. A few days ago, we have learnt that a train will be started but till now the train has not been started.

When Shri Nitish Kumar was the Railway Minister, from Jharagram to Purulia, a review was taken for a railway line but till today it is not there in the Budget. Jharagram-Purulia railway line is very vital for Jangal Mahal area. So, a new railway line from Jharagram to Purulia should be there in the Railway Budget.

Sir, having raised some demands and discussed the Railway Budget, I conclude my speech.

*__श्री नवीन जिन्दल (कुरुक्षेत्र):__ मैं रेल बजट (2012-13) का पुरजोर समर्थन करता हूं।

मैं पूर्व रेलवे मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने मेरे अनुरोध् को मानते हुए पटियाला-कुरुक्षेत्र व कुरुक्षेत्र-यमुनानगर रेलवे लाईन का सर्वे अपडेट करने की मंजूरी दी थी। इस लाईन का सर्वे अपडेट होने के पश्चात पटियाला-कुरुक्षेत्र लाईन का मूल्यांकन करने के लिए योजना आयोग को भेज दिया गया है जबकि कुरुक्षेत्र-यमुनानगर रेलवे लाइन को मूल्यांकन के लिए योजना आयोग को नहीं भेजा गया है।

अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि कुरुक्षेत्र-यमुनानगर लाईन का भी मूल्यांकन योजना आयोग से तुरंत कराया जाए।

रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने मेरे अनुरोध पर कुरुक्षेत्र-कैथल-नरवाना रेलवे लाईन का विद्युतीकरण करने के लिए वर्ष 2012-13 में सर्वेक्षण की स्वीकृति दी है। मेरा अनुग्रह है कि सर्वेक्षण पूरा होते ही इस लाइन का शीघ्रातिशीघ्र विद्युतीकरण कराया जाए, ताकि इस इलाके के लोगों को बेहतर रेल सुविधाएं प्राप्त हो सकें।

लोगों की जरूरतों के अनुसार मैं पिछले लगभग सात वर्षों से कैथल और दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा की मांग करता रहा हूं। इसी वर्ष रेल सेवा समिति कैथल ने जब इस मांग को लेकर भूख हड़ताल की थी, तब मेरे द्वारा अनुरोध करने वा आश्वासन देने पर उन्होंने अपना अनशन समाप्त कर दिया था। इसके पश्चात् उन्होंने लगभग 21,000 परिवारों द्वारा हस्ताक्षरित एक ज्ञापन मुझे सौंपा था। जब मैंने यह मामला डीआरएम, दिल्ली के सामने उठाया तो उन्होंने बताया कि दिल्ली से कैथल वाया कुरुक्षेत्र सीधी रेल सेवा इसलिए नहीं दी जा सकती क्योंकि कुरुक्षेत्र-कैथल रेलवे लाईन का विद्युतीकरण नहीं हुआ है। जब उनको यह बताया गया कि गाड़ी संख्या 54033 जो दिल्ली से चलकर जींद पहुंचती है, उस गाड़ी को कैथल तक बढ़ाया जा सकता है, तो इस पर उन्होंने कहा कि कैथल में मेंटेनेंश फैसिलिटी नहीं है। इस ट्रेन को कैथल तक बढ़ाने के लिए "डेमू" रेक की आवश्यकता होगी।

इस बारे में जब मैंने चेयरमैन रेलवे बोर्ड को बताया, तो उन्होंने कहा कि डेमू कोच का उत्पादन अब नहीं हो रहा है। हालांकि इस रेल बजट में इसी गाड़ी दिल्ली-जींद-दिल्ली को नरवाना तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया है।

अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस गाड़ी को नरवाना से कैथल तक बढ़ाकर वापसी में आधे घंटे का ठहराव जींद में देकर इस गाड़ी की मेंटेनेंश आदि की जाए। इससे कैथल व आस-पास के

* Speech was laid on the Table

लोगों की एक पुरानी मांग पूरी होगी। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे अपने उत्तर में इस गाड़ी को नरवाना से कैथल तक बढ़ाने का आश्वासन दें।

कुरुक्षेत्र एक ऐतिहासिक व धार्मिक नगरी है, जहां पर न केवल भारत से ही अपितु तमाम विश्व के कोने-कोने से लोग यहां अपने पितरों का पिंडदान कराने व सूर्यग्रहण पर स्नान करने के लिए आते हैं। हालांकि कुरुक्षेत्र को मॉर्डन स्टेशन बनाने की घोषणा पूर्व रेल मंत्री महोदया ने की थी, मगर इस ओर अभी तक कुछ भी कार्य नहीं हुआ है। अतः इस स्टेशन पर तुरंत ऐसे कार्य, जिससे लोगों को लगे कि यहां पर कुछ बदलाव आया है, किए जाएं। यहां पर मल्टी फंक्शनल कॉम्पलेक्स बनाने की भी घोषणा की गई थी। अतः इस पर भी तुरंत कार्य आरम्भ कराया जाए। इसी प्रकार से कुरुक्षेत्र और कैथल जिलों में पीआरएस (पैसेंजर रिजर्वेशन सिस्टम) टिकटों की बिक्री भी डाकघरों के द्वारा करवाई जाए, जिससे यात्रियों को टिकट लेने में सुविधा हो। इसके साथ-साथ मेरा अनुरोध है कि माननीय रेल मंत्री अपने उत्तर में कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन पर लिफ्ट अथवा एस्केलेटर लगाने की घोषणा करें, ताकि सूर्य ग्रहण व अन्य धार्मिक उत्सवों पर देश के कोने-कोने से आने वाले लोगों को, विशेष तौर पर बुजुर्गों, महिलाओं, बच्चों व अपंग व्यक्तियों को इसका लाभ मिल सके।

इसके अलावा कुरुक्षेत्र-नरवाना रेलवे लाईन जो कि कुरुक्षेत्र शहर के घनी आबादी वाले क्षेत्रों से गुजरती है। इस लाईन पर इस आबादी वाले क्षेत्र में तीन रेलवे लेवल क्रासिंग हैं, जो घंटों बंद रहते हैं। इससे इन लेवल क्रासिंग के दोनों ओर ट्रैफिक जाम लगा रहता है, जिससे लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। सूर्य ग्रहण व अन्य उत्सवों पर तो हालत और भी बदतर हो जाती है। अतः इस रेलवे लाईन को शहर के बाहर से निकाला जाए। यह कहना अतिशियोक्ति नहीं होगी कि जो खर्च इस नई रेलवे लाईन पर आएगा उससे कहीं अधिक पैसा पुरानी जमीन का व्यवसायिक प्रयोग कर रेलवे कमा सकती है। जब तक इस विषय में कोई निर्णय लें, तब तक इन 3 रेलवे क्रासिंग को चौड़ा करने का प्रावधान किया जाए, जिससे कि लोगों को ट्रैफिक जाम से कुछ हद तक छुटकारा मिल सके।

इस वर्ष सिख धार्मिक स्थानों की यात्रा पर जाने वाले यात्रियों के लिए गुरु परिक्रमा ट्रेन चलाने का प्रस्ताव है। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस ट्रेन का ठहराव कुरुक्षेत्र में भी किया जाए ताकि यात्री लोग कुरुक्षेत्र में स्थित ऐतिहासिक छठी पातशाही गुरुद्वारे के भी दर्शन कर सकें।

कुरुक्षेत्र, कैथल और जगाधरी रेलवे स्टेशनों पर भी आधुनिक डिजाईन के वाटर बूथ व आधुनिक जलपान कक्षों का निर्माण किया जाए।

कुरुक्षेत्र, यमुनानगर व कैथल रेलवे स्टेशनों पर सैनेटरी व्यवस्था बहुत बुरी हालत में है। कुरुक्षेत्र और यमुनानगर में बैंचों की हालत भी खस्ता है। अतःइसे सुधारा जाए व इन स्टेशनों का नवीनीकरण भी किया जाए।

मैं जब भी अखबार पढ़ता हूं तो उसमें एक-आध खबर जरूर होती है कि अमुक मानव रहित फाटक पर रेल से वाहन टकराने के कारण इतने लोगों की मृत्यु हुई तथा इतने लोग घायल हुए। आज के अखबार में भी खबर छपी है कि दो मानवरहित फाटकों पर वाहनों के टकराने से 15 लोगों की मृत्यु हुई और 7 लोग घायल हुए।

रेलवे बजट में भी बताया गया है कि 40 प्रतिशत घटनाएं, जिनमें लगभग 60 से 70 प्रतिशत लोग मारे जाते हैं केवल मानवरहित फाटकों पर ही होती हैं।

आज देश में कुल 32,735 रेलवे क्रासिंग हैं, जिसमें से 14,896 मानव रहित हैं। मेरा अनुभव है कि विदेशों में रेलवे फाटक को बंद करने व खोलने के लिए ऑटोमेटिक सिस्टम लगे हुए हैं, जो गाड़ी के आने से एक-मिनट पहले बंद हो जाते हैं और एक मिनट बाद खुल जाते हैं। मेरा मानना है कि हमें भी इन सभी रेलवे क्रासिंग पर ऑटोमेटिक सिस्टम लगाना चाहिए, इससे रेलवे को काफी बचत होगी तथा दुर्घटनाओं में कमी होगी। इसके अतिरिक्त रेलवे को आरओबी और आरयूबी बनाने से भी निजात मिलेगा।

दुर्घटनाओं के अन्य कारण स्टेशनों पर प्लेटफार्म और रेलवे बोगी के बीच में अधिक गैप का होना, प्लेटफॉर्मो का गाड़ी के मुकाबले छोटा होना, आदि अन्य प्रमुख कारण हैं। अतः रेल मंत्री जी इस ओर अपना ध्यान दें।

वर्ष 2006-07 में लगभग 4,686 किलोमीटर रेल पटरियों को बदला गया था, वह अब घटकर 3,465 किलोमीटर रह गया है। रेल पटरियों का समय पर न बदले जाना भी अनेक दुर्घटनाओं का कारण है।

आज भी रेलवे की लगभग 0.01 लाख हैक्टेयर भूमि पर अवैध कब्जा है तथा 0.38 लाख है हैक्टेयर भूमि खाली पड़ी हुई है। मेरा अनुरोध है कि इस भूमि से अवैध कब्जा खत्म कराया जाए और रेलवे की खाली पड़ी भूमि की फेंसिंग की जाए।

देश में रेलवे स्टेशनों के रख-रखाव का बुरा हाल है। स्टेशन पर बने टॉयलेटस का तो और भी बुरा हाल है। रेलगाड़ी से निकलते ही रेलवे स्टेशनों पर चारों ओर गंदगी ही गंदगी नजर आती है। विदेशों में ऐसी स्थिति नहीं है। मेरा अनुरोध है कि स्टेशनों के रख-रखाव पर और अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। स्टेशनों के बाहर सर्कुलेटिंग एरिया की भी फेंसिंग की जाए तथा वहां से नाजायज कब्जे हटाएं जाएं।

माननीय मंत्री जी आप किसी रेलवे कॉलोनी में जाकर देखें कि उनका कैसा हाल है। रेलवे कॉलोनियों का अगर तुलनात्मक अध्ययन आर्मी कंटोनमेंट से किया जाए तो आप पाएंगे कि इनकी हालत अत्यंत खराब है। मेरा मानना है कि इनके रख-रखाव पर ज्यादा पैसा खर्च नहीं होता बल्कि एक दृष्टिकोण बदलने की जरूरत है।

रोड ट्रांसपोर्ट के मुकाबले रेलवे द्वारा ढुलाई पर 1/5 (20 प्रतिशत) ईंधन खर्च होता है। मगर माल यातायात को बढ़ाने के लिए रेलवे कोई विशेष ध्यान नहीं दे रहा। अमेरिका एवं चीन जैसे देशों में यह माल यातायात का शेयर लगभग 50 प्रतिशत है, जबकि भारतीय रेलवे का शेयर आज निरंतर गिरते हुए 36 प्रतिशत पर आ गया है और ऐसी संभावना है कि अगर इस ओर विशेष ध्यान नहीं दिया गया, तो इसमें और गिरावट आ सकती है। रेलवे को उन उद्योगों को, जो रेलवे को अधिक से अधिक माल ढोने के लिए देते हैं, सुविधाएं दी जानी चाहिए और अगर कुछ उद्योग घराने अपने साइडिंग्स बनाना चाहें तो रेलवे को उन्हें प्रोत्साहित करना चाहिए न कि हतोत्साहित।

लंदन से मैनचेस्टर में हर 20 मिनट बाद डायरेक्ट ट्रेन चलती है। दुनिया के अन्य देशों में भी एक शहर से दूसरे शहर जाने के लिए लगभग ऐसी ही व्यवस्था है। वहां पर गाड़ी के टिकट लेने के लिए न भीड़ होती है और ना आपाधापी। जबकि भारत में रेलगाड़ी का अगर कन्फर्म टिकट मिल जाए, तो यह अपने आप में एक उपलब्धि मानी जाती है। अतः गाड़ियों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए गाड़ियों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए और दो गाड़ियों के चलने के बीच में समय सीमा कम कर दी जानी चाहिए।

रेलवे का परिचालनिक अनुपात आज 95 प्रतिशत है, जो विदेशों के मुकाबले बहुत अधिक है। अतः हमें खर्चों को कंट्रोल कर इस अनुपात को कम करने के प्रयास करने चाहिए। वर्ष 2012-13 के अन्त तक इस अनुपात को जो 84 प्रतिशत करने का लक्ष्य रखा गया था, इस लक्ष्य को हासिल करने के कोई उपाय बजट में नहीं बताए गए हैं।

इसके अतिरिक्त अपना राजस्व बढ़ाने के लिए रेलवे में जो नई परिसंपत्तियां बनाई थीं, उनका पूरा उपयोग नहीं हो रहा है, क्योंकि इनको चलाने के लिए नई भर्ती नहीं की गई है। रेलवे के पास सबसे अधिक मानव-संसाधन है। रेलवे को चाहिए कि वह अपने कर्मचारियों की संख्या को राइटसाइजिंग करने की कोशिश करें और जहां जरूरी हो वहां नई भर्ती की जाए।

जिस प्रकार से यात्री गाड़ियों में विज्ञापनों से राजस्व प्राप्त किया जा रहा है, मेरा सुझाव है कि उसी प्रकार से माल-गाड़ियों के डिब्बों पर भी विज्ञापन लगाकर राजस्व बढ़ाया जाए।

इसी प्रकार से सीमाफोर सिग्नलिंग सिस्टम को भी बदलने की तुरंत आवश्यकता है जिससे रेलगाड़ियों की गति को बढ़ाया जा सके।

रेल के अफसरों और कर्मचारियों को शिष्टाचार, विनम्रता, यात्री केन्द्रित मानव व्यवहार का विशेष प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए।

माननीय रेलमंत्री जी आपको रेलवे का नया कार्यभार मिला है और प्रायः यह देखने में आया है कि रेल मंत्री जिस क्षेत्र का होता है, वहां के लिए अनेक परियोजनाओं को मंजूरी देता है। मगर मेरा आपसे अनुरोध है कि आप कोई भेद-भाव किए बगैर सारे देश का विशेष ध्यान रखेंगे।

अंत में मैं यूपीए अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी व डॉ. मनमोहन सिंह जी का भी धन्यवाद करना चाहूंगा, जिनके कुशल मार्ग निर्देशन में ये रेलवे बजट लाया गया है। मैं एक बार फिर इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

*SHRI G.V. HARSHA KUMAR (AMALAPURAM) : Thank you Chairman Sir, I support Rail Budget for the year 2012-2013. I am happy that Leader of the House Shri Pranab Mukherjee is here. Media projected that this Budget was prepared by the Prime Minister, Finance Minister and Minister for Railways. In this budget safety, Environment and passenger amenities were given utmost importance. In particular, decision to attach 2500 environmental friendly Bio-toilets in the trains is a welcome decision. Similarly, 50% concession in passenger fare for aplastic anaemia and sickle cell anaemia patients along with heart patients, kidney patients and cancer patients is a commendable decision.

There was no passenger fare hike for the last ten years. The passenger fare hike in this year's Budget is quite nominal, which ranges from 2 paisa per kilometer in second class to 30 paisa per kilometer in AC-I class. Earlier, AC-II tier fare for Vijayawada to New Delhi, used to be Rs.1760 for a distance of 1754 kms., now it is around Rs.2000. I don't think this is a big burden, when we are taking up developmental activities. We can develop our infrastructure only when we can generate additional revenue.

If we compare with western countries, recently, I visited England where I travelled by train from Leeds to London which is only 350 km route and takes two hours to travel, but I had to pay around Rs.9000. This shows how passenger fares are cheap in our country and passenger fare hike is justified.

Sir, now I would like to refer to my constituency Amalapuram, where we have KG Basin and is generating around Rs.5000 crore of National Income. And we have a long pending demand for Narsapur – Kotipalli Railway line. This line was sanctioned in 1998, and a foundation stone was laid by Kum. Mamta Banerjee

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

in November, 2000. Kakinada – Kotipalli section was completed and made operational in 2004. Kotipalli – Narsapur section is a 57 kms stretch with an estimate of Rs. 695 crores. The revised estimate for this stretch is Rs. 1033 crores, which was submitted by South Central Railway to Railway Board in August, 2010. But, till now there is no approval of this revised estimate by Railway Board. In 2008, the State Government offered 25% cost sharing for this project, though cost sharing in sanctioned projects is not in practice. Accordingly, the State Government released an advance of Rs. 50 crores in 2011. But only Rs. 2 crores were allotted for this railway line in this Budget. There was a proposal to take up this project under PPP model, but it is yet to be materialized. I request Hon. Minister for Railways to sanction funds for this railway line. I would like to thank Railways for allowing Kakinada – Pithapuram line on cost sharing basis. I also thank Minister for Railways for giving us Kovvur – Bhadrachalam railway line. I wish that this Budget bring us prosperity. With these words I conclude.

*SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): Hard times demands hard decisions. In my experience as Member of Parliament in the last eight years, this is the first time a railway Minister is dare enough to make the budget proposals to pull-up the necessary resources to make Indian railways world class. I congratulate Shri Dinesh Trivedi ji, the then Railway Minister who presented the bold railway budget for 2012-13. I, also want to congratulate the present Railway Minister, Mr. Mukul Roy, who had taken over the reins of Indian Railways at an important time in History and got into the challenge of meeting the aspirations of people and following the Vision of Indian Railways 2020 so as to make the Indian railways truly a world class one. As our Father of Nation, Mahatma Gandhi said "we need to maintain more discipline in the times of Adversity only".

At the outset, I want to congratulate UPA Chairperson Smt. Soniaji and Honourable Prime Minister Dr. Manmohan Singhji for taking steps in the overall interest of the country.

The Hon'ble Railway Minister in his budget speech has given top priority for recommendations of the two committees, Dr. Anil Kakodkar's High Level Railway Safety Committee and Mr. Sam Pitroda's Expert Group on modernization and resource mobilization to achieve higher safety standards with modernization of Railways.

All Budget sanctions are with a perspective to achieve Vision 2020 goals. Especially New lines and electrification of existing lines are sanctioned purely on Rate of Return (ROR) basis by keeping Indian Railways economic conditions in view.

Being Member of Railway Standing Committee, I personally know the importance of elimination of level crossing gates to curb accidents. Hon'ble Railway Minister's decision to set up a Special Purpose Vehicle (SVP) named Rail-Road Grade Separation Corporation of India is highly appreciable. I

* Speech was laid on the Table.

personally welcome the decision to set up an independent Railway Safety Authority as a statutory regulatory body.

I appreciate upgradation of 84 stations as Adarsh stations, at the same time I request Hon'ble Minister to expedite the upgradation and provision of passenger amenities in already sanctioned stations in previous budgets.

I express my sincere gratitude for extending 50% concession in fare to patients suffering from 'Aplastic Anaemia' and 'Sickle Cell Anaemia'. These concessions are more helpful for women, as women are more prone to anaemia.

I personally welcome for exploring possibilities of inclusion of work tenders within the ambit of e-procurement to improve transparency and I congratulate for successful pilot project for e-auction of sale of scrap in Northern Railways.

I appreciate for green Initiatives in Railways like Setting up of 72 MW capacity windmill plants & 2 bio-diesel plants, introduction of solar power at 200 remote railway stations and 1000 manned level crossing gates in non-electrified territory.

The passenger friendly measures proposed for introduction during 2012-13 are as follows:

- Installation of escalators at important stations to facilitate easy movement of passengers.
- Launching of "Book-a-meal" scheme to provide multiple choice of meals, like low cost meal, diabetic meal etc, through SMS or email.
- Introduction of Alternate Train Accommodation System (ATAS) as a pilot project to accommodate waitlisted passenger on alternate trains.
- Sale of PRS tickets through 151 post offices.
- Provisions of differently-abled friendly compartment in specified coaches with berthing capacity for 4 passengers including two attendants along with toilet and other amenities.

I kindly request to sanction 2 lifts in Vizianagar station for old age and PHC and patients and pregnant women.

I personally thank for the sanction of highly desirable and long demanding, new line project during 2012-13, between Bhadrachalam-Kovvur, which closely connects socially backward region of Telangana and Coastal Andhra region in AP

I personally thank for the sanction of third line project during 2012-13, between Kazipet-Vijayawada, which is highly desirable to avoid congestion and to run more trains to North India.

Many trains were named after Vishwakavi Gurudev Sri Ravindranath Tagore, celebrating the great poet's 150th birth Anniversary.

Another great poet of Andhra Pradesh , MAHAKAVI Shri Gurajada Appa Rao's 150th birth centenary is also being celebrated. Sri Gurajada Apparao was a social reformer, poet, writer, phisolospher. His epic book and drama "Kanyasulkam" has a big effect on the population and made them think about girl child marriges. His colloquial Telugu language and poem filled people with patriotism. His famous poem " Desaman Te mattika' doy- dEsaman Te manushulOy" (i.e. country means not land but people) has had been shacking the hearts of every Tulugu soul, whether literate or illiterate.

To commemorate his 150th birth anniversary, I request the honourable Railway Minister to name Visakha Express No. 17015/17016 which is plying between Secundrabad and Bhubaneswar passing through north coastal Andhra Pradesh, as Gurajada Express. I also request to introduce a new inter city express between Vizianagaram and Vijayawada in the name of Sri Gurajada Appa Rao.

I also express my gratitude to the Railway Minister for sanctioning the following in my constituency.

New ROB:

Komatapalli-Gajapathinagaram

New Line Survey: Gunupur-Narsipattanam Road via Kurupam, Parvatipuram, Makkuva, Salur, Narsipatnam

New Trains Via Vizianagaram:

1. to Tirupati

Bhubaneswar-Tirupati Express (Weekly) via Vizianagaram

2. to Mumbai

Visakhapatnam-Lokmanya Tilak (T) Express (Weekly) via Vizianagram

3. to Bangalore

Puri-Yeshvantpur Garib Rath Express (Weekly) via Vizianagaram

4.to Rayagada

Bhubaneswar-Bhawanipatna Link Express (Daily) via Vizianagaram

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to consider for sanction of the 3rd line between Vizianagaram-Palasa via principle town, Rajam for which survey was already sanctioned during 2010-11 budget. I also request the Hon'ble Railway Minister to kindly consider for setting up of Coach Factory in socially and economically backward district Vizianagaram.

At last not the least, instead of increase in passenger fares, Indian Railways may concentrate on increase in its efficiency of operation and explore alternate source of income like by way Railway Land Development, setting up of captive power plants, etc.

To conclude I quote Mary Manin Morrissey, "Even though you may want to move forward in your life, you may have one foot on the brakes. In order to be free, we must learn how to let go. Release the hurt, release the fear, refuse to entertain your old pain. The energy it takes to hand onto the past is holding you back from a new life. What is it you would let go of today?"

With these words, I once again support the Railway Budget, 2012-13.

श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट के बारे में अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। मैं इस हाउस को बताना चाहता हूं कि विश्व में सबसे पुरानी और सब बड़ी नैरो गेज लाइन मेरे चुनाव क्षेत्र डबोई से आती है। डबोई नैरो गेज रेलवे लाइन को रेलवे ने नैरो गेज हैरिटेज पार्क बनाया। डबोई को नैरो गेज हैरिटेज पार्क बनाया, लेकिन उसके अंदर चलने वाली सब नैरो गेज ट्रेनें खत्म कर दी हैं। नैरोगेज पार्ट बनाने का मतलब क्या होता है? मैं मांग करता हूं कि डभोई से जितने भी नैरोगेज रेल लाइन्स चल रही थीं, उनमें हरेक रेलवे लाइन का बड़ा महत्व है जैसे डभोई से चानोद लाइन है। चानोद पूजा स्थल का एक बड़ा सेंटर है। पूरे देश में तीन जगहें ऐसी हैं, जहां पूजा-पाठ करने के लिए, श्राद्ध करने के लोग जाते हैं। एक, प्रयाग है, दूसरा चानोद और तीसरा, सिद्धपुर। चानोद सर्व प्रकार के पितृ श्राद्ध का सेंटर है। वर्षों से वहां ट्रेन चल रही थी, अब बंद हो गयी है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि पितृ श्राद्ध करने का यह जो सेंटर है, देश व दुनिया भर से लोग वहां पितृ श्राद्ध एवं मातृ श्राद्ध के लिए आते हैं, इसलिए यह ट्रेन चालू की जाए।

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि यूनेस्को ने चांपानेर को, जहां जामा मस्जिद आई है, वर्ल्ड हेरिटेज में रखा है। चांपानेर के लिए पहले रेल लाइन चल रही थी, अभी कुछ समय से उसे बंद कर दिया गया है। शिवालया से लेकर, टिम्बा से लेकर चांपानेर तक गाड़ी चलती थी। आज देश और दुनिया के लोग वर्ल्ड हेरिटेज होने के नाते वहां आकर पढ़ते हैं, जानते हैं और विरासत के बारे में जानना चाहते हैं। इसलिए यह जो रेल बंद की गयी है, उसको फिर से चालू किया जाए। दूसरा टूरिस्ट के एक महत्व का स्थल है। आपने अंकलेश्वर से राजपिपला तक का नैरोगेज से ब्रॉडगेज में रूपांतरण किया है। काम चल रहा है, लेकिन राजपिपला से, जहां सरदार सरोवर बना है, वहां देश और दुनिया के टूरिस्ट लोग आते-जाते हैं। वहां से आगे तणखला तक लाइन है, तो मेरी मांग है कि राजपिपला तक जो लाइन है, उसको सरदार सरोवर केवय्या से लेकर तणखला तक ज्वाइन कर दिया जाए ताकि यह पूरी लाइन एकदम टूरिस्ट्स के लिए सुविधाजनक हो जाए।

मैं एक अन्य बात कहना चाहता हूं। आप दहेज से भरूच तक डेवलप कर रहे हैं, लेकिन जो दूसरी लाइन है बरोडा से, विश्वामित्री से लेकर पादरा और पादरा से लेकर जम्बूसर तक लाइन पर आज भी ट्रेन दौड़ती है, लेकिन अगर उसे जम्बूसर से दहेज तक जोड़ दिया जाएगा, तो यह पूरा राउण्ड वहां के लोगों के लिए सुविधाजनक हो जाएगा। जब डभोई की बात आती है, उसके पहले पूरे दिन में 52 ट्रेन्स अप-डाउन करती थीं, आज केवल गिनी-चुनी दो-तीन लाइन्स हैं। ...(व्यवधान) मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं।

महोदय, मेरी मांग है कि यहां जो रेल लाइन है, पुनः चालू की जाए क्योंकि वहां लोकल शेड है। वहां पहले 550 से 600 लोगों का स्टाफ था। आज रेलवे उस पूरे स्टाफ को इधर-उधर करके वहां की रेल को खत्म कर रहे हैं। इसलिए मेरी मांग है कि यह जो नैरोगेज लाइनें हैं, उनको फिर से चालू किया जाए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

Shri Shailendra Kumar

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदय, मेरी एक रिक्वेस्ट है।...(व्यवधान)

श्री रामसिंह राठवा: महोदय, मैं केवल आधे मिनट में अपनी बात खत्म करता हूं।

महोदय, जो रेल लाइन छोटा उदयपुर से अलीराजपुर जा रही है, वहां काम चल रहा है, उसमें आदिवासियों की जमीन और घर जा रहे हैं, उनको पूरा मुआवजा नहीं मिला है। मेरी मांग है कि आदिवासियों को भटकना न पड़े, उनको पूरा मुआवजा मिले। यही मेरी मांग है।

श्री शैलेन्द्र कुमार: सभापति महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। मैं सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करना चाहता हूं कि रेल बजट पर हम सब बोलना चाहते हैं, लेकिन डिनर का कोई इंतजाम नहीं है इसलिए अगर शून्य काल को कैंसिल करके रेल बजट पर ही चर्चा की जाए तो सभी साथी बोल सकेंगे। यही मेरा निवेदन है, अगर यह हो जाए तो मेरे खयाल से बहुत अच्छा होगा।...(व्यवधान)

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): No, we are not agreeing to it. … (*Interruptions*)

SOME HON. MEMBERS : No. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, there is no Point of Order in this.

… (*Interruptions*)

श्री शैलेन्द्र कुमार: यह मेरा सदन से अनुरोध है।...(व्यवधान)

SHRI KODIKKUNNIL SURESH: We are not agreeing to it. '*Zero Hour'* is our right, and nobody can deny it. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. There is no need for an argument on this. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Shailendra Kumar, do you want to speak on the Railway Budget?

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can speak for two minutes. Tell me the points that you want to mention here.

… (*Interruptions*)

श्री शैलेन्द्र कुमार : सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। चूंकि आपने समय का हवाला दिया है इसलिए मैं ज्यादा नहीं कहकर कम वक्त में ही अपनी बात को रखना चाहूंगा। पूरे देश में रेल विभाग में 13 लाख कर्मचारी हैं। रेल बजट में जो प्रमुख बिंदु उभर कर आया है वह यात्री किराए, दुर्घटनाओं से सम्बन्धित संरक्षा और सुरक्षा का विषय है। रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेते हुए कई माननीय सदस्यों ने कहा है, मैं भी अपनी तरफ से और अपने दल की तरफ से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि जनरल क्लास का जो किराया बढ़ाने की बात कही गई है, उसे कम किया जाए।

पूरे देश में सर्वे कराया जाए को जितने भी समपार मानव रहित फाटक हैं, वहां चौकीदारों की व्यवस्था की जाए। इसके अलावा रेल विभाग में एस.सी., एस.टी. और ओ.बी.सी. का जो बैकलॉग है, उसे तुरंत भरा जाए। रेलवे में जो जहरखुरानी होती है, मेरे संसदीय क्षेत्र कौशाम्बी, उत्तर प्रदेश में रेल ट्रैक पर हमें इसके कारण कई लावारिस लाशें देखने को मिलती हैं। इसकी रोकथाम के लिए जीआरपी और आरपीएफ की व्यवस्था होनी चाहिए। इसके अलावा जेडआरसीसी और डीआरसीसी के सदस्यों के स्थान जो रिक्त हैं, उन्हें भरा जाए, ताकि उनके सुझाव इस बारे में आ सकें।

रेल सम्पत्तियों पर जो व्यावसायिकरण की बात है, उसमें एस.सी., एस.टी. और ओ.बी.सी. के गरीब लोगों को अलाटमेंट करके उन्हें सुविधा देने की बात होनी चाहिए। पैंट्री कार को सुधारा जाए। बोगियों में खासकर ए.सी. सेकंड क्लास में चूहे, कॉकरोच बहुत होते हैं तथा बैडिंग काफी गंदे होते हैं, इसकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

मेरे जनपद कौशाम्बी में तीन रेलवे स्टेशन हैं, सिराथू, भरवारी और मनौदी, यहां पर आज भी दुकानों का अलाटमेंट नहीं हुआ। इसलिए इन स्टेशंस पर सन्नाटा छाया रहता है, खाने-पीने की कोई व्यवस्था नहीं है, इसलिए इन रेलवे स्टेशंस पर दुकानों का जल्द अलाटमेंट किया जाए। इसके अलावा इन तीन स्टेशंस पर कुछ ट्रेंस के ठहराव के बारे में मैं बाद में रेल मंत्री जी को लिखित में दे दूंगा।

मेरी एक अन्य मांग यह है कि मुम्बई के लिए फतेहपुर और कौशाम्बी से कोई रेलगाड़ी नहीं है। इसलिए इन जगहों से मुम्बई के लिए रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था की जाए। कानपुर से इलाहाबाद के बीच, 200 किलोमीटर की दूरी के लिए, आपने जो इंटरसिटी चलाई है, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। नई दिल्ली से इलाहाबाद के लिए दुरंतो सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे रोजाना किया जाए। इलाहाबाद को एयरपोर्ट जैसा स्टेशन बनाने की घोषणा की गई है, तो वहां के स्टेशन को वर्ल्ड क्लास का स्टेशन बनाया जाए। अगले वर्ष वहां कुम्भ का मेला लगेगा, जिसमें देशी और विदेशी पर्यटक

भारी संख्या में आएंगे। कुंडा जो प्रतापगढ़, भरवारी, सिराथू, कौशाम्बी इन चार स्टेशंस को पिछले रेल बजट में आदर्श स्टेशंस घोषित किया गया था, लेकिन आज तक इस बारे में कोई व्यवस्था नहीं की गई है और न ही कम्प्युटर की कोई व्यवस्था की गई है। अगर थोड़ी बहुत शुरूआत भी हुई है तो उसकी क्वालिटी बहुत खराब है। आप इसकी जांच करा सकते हैं।

ई-टिकटिंग में जैसे कैंसेलेशन की व्यवस्था वैसी ही होनी चाहिए, जैसी कि अन्य जनरल टिकटिंग में होती है। इज्जत पास की जो आपने बात कही है, 100 से 150 किलोमीटर तक, मैं चाहूंगा इसे 200 किलोमीटर तक किया जाए।

भारतीय रेलवे प्रति वर्ष लगभग आठ लाख टन रेल पटरियां खरीदता है। ये रेल पटरियां रेल मंत्रालय एक ही उपक्रम से बिना ओपन टेंडर का पालन करते हुए खरीद रहा है। यह वित्त मंत्रालय द्वारा लागू जनरल फाइनेंशियल रूल्स 2005 का खुला उल्लंघन है। इस प्रकार खरीदने के कारण रेलवे को प्रति वर्ष लगभग 500 करोड़ रुपए से 1000 करोड़ रुपए तक का नुकसान हो रहा है। रेलवे लगभग सभी अन्य वस्तुओं की खरीद टेंडर मंगा कर करता है। केवल रेल पटरियों की खरीद बिना ओपन टेंडर के की जा रही है।

भारत में अन्य उपक्रम भी रेल मानक के अनुसार रेल पटरी की सप्लाई करने में समर्थ हैं। लेकिन रेलवे की केवल एक ही उपक्रम से रेल पटरी खरीदने की नीति के कारण अन्य समर्थ उत्पादकों से खरीद नहीं हो रही है। इस विषय में ओपन टेंडर की नीति अपनाकर होने वाली बचत का सदुपयोग रेल मंत्रालय और बेहतर सुविधाएं व सेवाएं देने में कर सकता है।

इस विषय पर लोक सभा की याचिका समिति ने भी 2008 में अपनी रिपोर्ट में रेल पटरी की खरीद को ओपन टेंडर के जरिए करने की सिफारिश की थी, परंतु उस पर अभी तक रेल मंत्रालय ने कोई कार्यवाही नहीं की है।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी (बनासकांठा): सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। आज मेरे लिए गौरव की बात यह भी है कि यहां पर माननीय प्रणबदा और पवन कुमार बंसल साहब दोनों बैठे हैं जिनकी सोच इस बारे में बहुत गंभीर है।

सभापति महोदय, बनासकांठा मेरा संसदीय क्षेत्र कृाि क्षेत्र में तो काफी आगे है लेकिन कृाि क्षेत्र में काफी पीछे है। इस बजट के अंदर कच्छ में कोच फैक्टरी का आहवान हुआ है, सरकार ने कहा है कि कच्छ में एक कोच फैक्टरी हम बनाएंगे। मेरा नम्र निवेदन है कि उसकी जो एन्सीलरी इंडस्ट्रीज हैं, व्हील एंड एक्सल प्लांट जो हैं, वह अगर पालनपुर, बनासकांठा में लगे, तो मेरे हिसाब से वह ज्यादा अच्छा होगा और उस इंडस्ट्री के होने से जो लोग पलायन करते हैं, वह पलायन भी वहां से रुकेगा। वहां के लोकल लोगों को रोजगार मिलेगा और काम करने का मौका भी मिलेगा।

महोदय, हम लोगों ने रेल मंत्रालय को एक सुझाव और भी देने की कोशिश की है। आज सबसे ज्यादा परेशानी रेलवे को पैसे की है जबकि वित्त मंत्रालय सबसे ज्यादा पैसा रेलवे को देता है। मगर उसमें से ज्यादा पैसा यानी 60 प्रतिशत सेलरी में चला जाता है। मेरा यह सुझाव है कि रेल कर्मचारियों की एक बैंक खोली जाए और उसी में उनका पैसा जमा हो और उस पैसे का उपयोग रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर और डैवलपमेंट में हो। ऐसा होता है तो यह सबसे उचित होगा।

महोदय, डीएफसीसी कोरीडोर जो बन रहा है, वह समानांतर ही चल रहा है मगर कुछ जगहों पर किसानों की जमीन लेने की बात चल रही है। मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से विनती करता हूं कि उसमें कम से कम जमीन किसानों की जाए। रेलवे की जो साइड में खाली बंजर जमीन पड़ी हुई है, उसका अधिक से अधिक उपयोग हो और यह डीएफसीसी कोरीडोर वहां से पैरलल निकले ताकि उस जमीन का यूज हो सके।

मेरा एक सुझाव था कि नार्दर्न-वैस्टर्न रेलवे में जो हमारे यहां तीन डिवीजन लगते हैं। एक तो जोधपुर डिवीजन है दूसरा अजमेर और तीसरा अहमदाबाद डिवीजन है, इन्हें मिलाकर अगर एक डिवीजन में डाला जाए ताकि पूरे एरिया का डैवलपमेंट एक ही जगह से हो। कई बार ऐसा होता है कि यह परपोजल कभी एक जगह जाता है, तो कभी दूसरी जगह जाता है तो उसमें काफी कंप्यूजन होता है। इसलिए यह एक डिवीजन में हो, ऐसा बहुत जरूरी है।

इस बजट में सुरक्षा का जिक्र किया गया है, उसके बारे में मैं आपका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। गत वर्ा के बजट में उसका प्रॉविजन भी किया गया था, और जिस बीएडीपी लाइन डालने की बात हुई थी, वह इस बजट में कहीं दिख नहीं रही है। मेरा यह सुझाव है कि उस लाइन को तत्काल लागू करें।

मेरा सुझाव है कि जो जोधपुर से ट्रेनें निकलती हैं और सीधे मुम्बई जाती हैं। वहां डीसा में जो सबसे बड़ा कमर्शियल सेंटर डवलप हो रहा है, डीसा में भी स्टोपेज दिया जाए। दोनों ट्रेनें रात को चलती हैं, उनके समय में थोड़ा बदलाव करके गिरडिह से आगे पालमपुर तक ट्रेन की जाए और मुम्बई से वाया अजमेर हो कर जो ट्रेन निकल रही है, उसे पालमपुर से हो कर समदड़ी की तरफ से उस ट्रेन का रूट किया जाए।

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI) : Rail transportation is vitally interlinked with the economic development of the country. Keeping in view the project growth rate of our economy at around Eight per cent, it is imperative that the railways grow at an even faster pace.

On behalf of the people of Karnataka as well as my Constituency i.e. Haveri, I convey thanks to the Hon'ble Minister for announcing upgradation of Haveri Railway Station as one of the Adarsh StationS electrification surveys between Hospet-Gadag-Hubli; doublig survey between Gadag-Solapur; projects being executed with State Government's participation like Bangalore-Hubli, Bagalkot-Kuduchi, etc. I also welcome the announcement of new line Project Gadag-Haveri and Gadag-wadi in the current budget and the proposal being sent to Planning Commission for appraisal and new line Survey Haveri-Sirsi and Shimoga-Shikanpura-Ranebenhur.

Further I demand stoppage of Intercity Express, Bijapur Express, Mysore-Dharwar Express and Chalukya Express at Byadagi Station and introduction of a new train from Hubli to Mysore via Haveri. In absence of stoppage at Byadagi, passengers have to face a lot of difficulties.

At the Global Investors Meet, Advantage Karnataka, held in June, 2010, Tata Metaliks entered into a MoU with the Karnataka Government for setting up the steel plant in the Haveri district. I am given to understand that Karnatak a Government is going to complete land acquisition in consultation with farmers for Tata Metalicks integrated project at Haveri district recently. Tata Megaliks in Haveri district provides employment opportunities to people throughout the State leading to their migration in Haveri. However, the rail facilities connecting this place to the rest of the state is inadequate.

Express trains, super fast or passenger trains form Bangalore to Hubli via Haveri are demanded for a long time and every year we are expecting with

* Speech was laid on the Table.

eagerness about any announcement for this. However, we are disappointed in the current budget also.

Rail connectivity between Hubli and Bangalore via Haveri is limited. In order to provide more rail connectivity to Bangalore for my constituency people, especially Haveri city, a new train should be introduced between Hubli-Bangalore to run via Haveri. Haveri has potential to become a tourism hub.

There has been a long standing demand of the people of Byadagi, Haveri district to stop Express/Superfast trains passing via this Railway Station. As you are aware, Byadagi chilli is famous chilly variety grown mainly in North Karnataka, named after the town called Byadagi.

There are several small scale industries at Haveri. There is no goodsheds for loading and unloading of goods there. Byadagi Chillies is dispatched from here for which there should be open yard. Therefore, I demand that it would be practical to have a new 'Goods Shed/Terminal' at Haveri Railway Station where large lands are easily available. Priority should be given to construct a new Goods Shed/Terminal at the earliest.

Long standing demand of the people of Byadagi, Haveri district to stop Express/Superfast trains passing via this Railway Station. The major trains passing through this Station are: Intercity Express (12725/12726); Bijapur Express (16535/16536); Mysore Dharwar Express (17301/17302) and Chalukya Express (11017/11018). One minute stoppage at Byadagi station situated between Haveri and Renebenur Stations of Mysore division will pave way for much faster growth of not only agricultural, commercial and industrial activities, but would greatly benefit the local populace.

I am given to understand that some short distance trains, normally daytime trains, can only be booked 30 days in advance. There are a few trains with even shorter booking periods. Various passenger associations of my Parliament Constituency have requested me that the reservation quota for all long distance trains passing via Haveri to Bangalore, Mumbai, Chennai, Vasco and other such

popular destinations should be raised in all classes i.e. SL, 3A, 2A and 1A. On some popular routes, like Bangalore, Mumbai, Chennai, Pune, Secunderabad and Vasco, high waitlist numbers in the hundreds is common. Most waitlisted tickets are issued by the originating station of a route.

There has been a long standing demand for stoppage of Sampark Kranti Express Train in Haveri between Yeshavantpur to H. Nizamuddin and H. Nizamuddin to Yeshavantpur twice a week, so that people from this region will be greatly benefited.

One of the most neglected parts of the State in terms of railway network in the Mumbai Karnataka region, with many important towns and commercial centres yet to be connected by trains is Gadag City. The Union Government over the years has failed to pay attention to the need to improve the railway network in the region, which would not only provide new employment opportunities but also improve the economic condition of the people. In the absence of good railway network, there has been almost no significant industrial development in the area.

Some days back a unique protest was held in Gadag against lack of proper railway connectivity in Gadag, organized by State BG Railway Agitation Committee for your kind perusal and urgent action at the earliest.

In this connect I would also like to remind you that I had requested and written to you several times on the said subject. The main demands of Karnataka Broad Gauge Agitation Committee are:-

1. Urging to initiate measures to provide proper railway services and basic facilities at the Gadag Railway Station.
2. More passenger trains should be started from Gadag to several places of the State like Bangalore, Mysore and other places etc.
3. Janshatabdi train should be extended to Gadag.
4. Train service should be started in the morning hours to Bagalkot and Bijapur.

Gadag is a small Junction on Hubli-Hospet-Guntakal railway line. It connects to Hotgi Junction on Pune-Solapur-Wadi railway line. The Gadag-Hotgi rail line was converted from MG to BG in December, 2008. Major tourist centres like Badami and Bijapur lie on the this rail line. It also connects to famous tourist centre of Hampi with other parts of other country. State BG Railway Agitation Committee is protesting against lack of proper rail connectivity between Gadag and other cities of Karnataka. They have sought fulfillment of their various demands.

I would also like to request the hon. Minister to issue directions to the concerned autorities to redevelop Yalavigi railway station which will help the commuters of Seven Talukas around Yalavigi village and stoppage of Inter-City Express at Byadagi and Yalavigi Railway Stations in Savanur Taluk, Karnataka taking into consideration the fact that Yalavigi Railway Station is situated on the State Highway and it is very near to Gadag District Headquarters. It is exactly situated in between Haveri and Dharward and Gadag districts. It is most useful for the public. Hence, a stoppage is most essential. I hope the hon. Minister would heed to my genuine request which would help the people of my constituency.

In this regard, I would also request the Railway authorities to ensure a stoppage of Intercity Train and Dharwad Mysore Train at Yalavigi Railway Stations. There has been a long pending demand for this stoppage from the people of my parliamentary constituency.

Mysore-Dharwad Express train may please be stopped at Yalavigi and Byadagi Railway Stations.

Stoppage of all trains at Halligudi Village in Mundargi Taluk, Gadag district.

I also request the Hon'ble Minister to include at least Gadag for upgradation as Adarsh Stations (Gadag is a District Headquarters)

It is my earnest appeal to the Hon'ble Minister to introduce new train from Bangalore to Jodhapur via Haveri and Samadadi-Biladi.

A number of unmanned railway level crossing accidents is occurring in my Parliamentary Constituency, it is a cause of concern. Therefore, I request the Governemnt to take steps to reduce the number of level crossing by making ROBs & RUBs.

In Byadagi Motebennur Road there is level crossing which needs to be converted into ROB/RUB, which is commercial hub in my Parliamentary Constiutency.

And as a whole, density of rail network in my State of Karnataka is much lesser than most of the States. Hence I urge Hon'ble Minister to take advantage of Goki Government of Karanatak Project sharing (50:50) which was initiated by Shri BS Yeddiyruppaji when he was the Chief Minister. So, I request hon'ble Minister to sanction and implement more railway lines in Karanataka.

There is also need of improving infrastructure in railway stations like drinking water facility and toilet facility in all stations. And, also there is a need of having reservation counters to be opened from 8 AM in the morning to 5 PM in the evening continuously.

In the end, I urge upon the Minister to roll back the passenger fares and take note of my grienvances in the interest of people.

श्री अशोक अर्गल (भिंड): महोदय, मैं मध्यप्रदेश के भिंड दतिया और भिंड मुरैना काफी मशहूर स्थान है। भिंड के लिए गुना-इटावा रेलवे लाइन मंजूर हुई थी। भिंड तक तो रेल जा रही है। वह ट्रेन इटावा तक जानी चाहिए। वह ट्रेन 15 साल पहले तक पहुंच जानी चाहिए थी, लेकिन वह अभी तक नहीं पहुंची है। पहले कहा गया कि वर्ष 2011-12 में यह ट्रेन इटावा पहुंच जाएगी, लेकिन वह ट्रेन अभी तक नहीं पहुंची है। इस बजट में कहा गया कि उस पूर्ण काम को वर्ष 2012-13 में पूरा करेंगे। मेरा मंत्री जी से विशेष आग्रह है कि इसे वर्ष 2012-13 में पूरी गारंटी के साथ शुरू कराया जाए। ट्रेनों में सामान्य श्रेणी की बोगियां बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। मैं प्रायः रेलवे स्टेशनों पर देखता हूं कि आम आदमी, गरीब आदमी, जिसे आरक्षण की कोई जानकारी नहीं होती है, वह सीधे टिकट लेकर यात्रा करता है, उसे बहुत परेशानी होती है। मैं चाहता हूं कि इन गाड़ियों में सामान्य श्रेणी की बोगियां बढ़ाई जाएं, जिससे आम आदमी को फायदा हो सके। एक तरफ तो मंत्री जी कह रहे हैं कि हम हाई स्पीड ट्रेन चलाना चाहते हैं। आप पता लगा लें कि भिंड से ग्वालियर मात्र 70 से 75 किलोमीटर की दूरी पर है और समय तीन घंटे का लगता है। वहां गाड़ी बहुत देर से पहुंचती है, क्योंकि बीच में दो-तीन बार चेन पुलिंग जरूर होती है। रेल अधिकारियों की जानकारी में यह बात कई बार लाई गई है, लेकिन कोई कार्रवाई नहीं हुई है। एक तरफ तो शताब्दी गाड़ी दिल्ली से मुरैना तीन घंटे में पहुंचती है। दूसरी तरफ तीन घंटे में 75 किलोमीटर की यात्रा पूरी होती है। आम आदमी के साथ यह नाइंसाफी है। भिंड से ग्वालियर के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। मैं चाहता हूं कि दूसरी शिफ्ट चालू करके सुबह भिंड से ग्वालियर के लिए ट्रेन चलाई जाए, तो लोगों को सुविधा होगी। एनडीए सरकार के समय भिंड से उरई, राठ, महोबा जो कि बुंदेलखंड क्षेत्र को जोड़ता है। बुंदेलखंड के विकास के लिए हमारे साथी राहुल गांधी जी ने बहुत दौरे किए। उन्होंने बुंदेलखंड के विकास के लिए बहुत-बहुत बातें कीं। उरई क्षेत्र बुंदेलखंड में आता है। इसका सर्वे भी हुआ है, लेकिन यह मालूम नहीं है कि उसके आगे की कार्यवाही क्यों पूरी नहीं की गई। यदि सर्वे कराया गया है, तो उसके लिए राशि भी दी जाए। इससे बुंदेलखंड का वास्तव में विकास होगा। ...(व्यवधान) वे पीएम कब होंगे? आपको मालूम है कि रायबरेली और अमेठी की क्या स्थिति है। ...(व्यवधान) पीएम तो आज भी बन सकते हैं। कई कांग्रेस के नेताओं ने कहा है। ...(व्यवधान) यह उनका व्यक्तिगत मैटर है।...(व्यवधान) शैलेन्द्र जी बता रहे थे कि जो खाना दिया जाता है, कई ट्रेनों में बहुत घटिया किस्म का होता है। कई ट्रेन में काकरोच हैं, भयंकर गंदगी है। इन सब में सुधार की बहुत जरूरत है। आरपीएफ को कुछ अधिकार देने चाहिए। यदि कोई सिगरेट पीता है तो 200 रुपए फाइन होता है। आरपीएफ के जवान उसे थाने लेकर जाता है फिर उसे मजिस्ट्रेट के सामने पेश करता है तब जाकर 200 रुपए का जुर्माना होता है। यह कौन सा तरीका है? इसमें सुधार करने की जरूरत है कि

जो भी धूम्रपान करे, उसे मौके पर ही 200 रुपए की रसीद काटी जाए या 500 रुपए का फाइन किया जाए। ...(व्यवधान) महोदय, मुझे अपनी बात पूरी कहने दी जाए।...(व्यवधान) मेरा प्वांइट आफ आर्डर है।

सभापति महोदय : प्वाइंट आफ आर्डर नहीं है।

श्री मनोहर तिरकी।

श्री मनोहर तिरकी (अलीपुरद्वार): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री मुकुल रॉय जी का हार्दिक अभिनंदन करता हूं। मुझे उम्मीद है कि रेल बजट में जो वचन दिए गए हैं, वे उसे पूरा करेंगे। भारतीय रेल देश को जोड़ती है, तोड़ती नहीं है। पंक्चुएलिटी और सिक्योरिटी की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। माननीय सदस्य सफाई की बात कह रहे हैं। मैं कई सांसदों की बात सुन रहा हूं कि कुछ प्रदेशों को लाभ दिया जा रहा है। मेरा कहना है कि भारतीय रेल प्रांतीय रेल न होकर भारतीय रेल होनी चाहिए। देश के विकास में रेल का बहुत योगदान है। सदन में रेल भाड़े की बात कही जा रही है, गरीब आदमियों पर डबल बोझ लादा जा रहा है, ऐसा नहीं होना चाहिए। गरीबों को भाड़े में छूट देनी चाहिए क्योंकि बजट में डेफिसिट बढ़ने से उन पर बोझ पड़ रहा है। महंगाई बढ़ रही है, तेल के दाम बढ़ रहे हैं इसलिए भाड़े के बारे में विचार किया जाना चाहिए और कमजोर वर्ग को इसमें छूट दी जानी चाहिए। भाड़ा बढ़ाने में फ्युल एडजसमेंट कम्पोनेंट के तहत पैसा जब मर्जी हो तब बढ़ेगा। हम चाहते हैं जिस तरह से इलेक्ट्रिसिटी में हो रहा है, ऐसा न हो।

महोदय, मैं पश्चिम बंगाल के उत्तरी क्षेत्र से आता हूं, यह बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है। यहीं से भूटान, नेपाल, चीन और सात राज्यों की सीमा लगती है। नॉर्थ फ्रंटीयर रेल को नॉन फंक्शनिंग रेल कहा जाता है क्योंकि इस क्षेत्र में ट्रेन समय पर नहीं चलती है और सफाई नहीं है। यहां सफाई सुविधाओं की बात कही जा रही है। सफाई नहीं है इसलिए भी इसे नॉन फंक्शनिंग रेल कहा जाता है। मेरा आग्रह है कि इस तरफ ध्यान दिया जाए। इस क्षेत्र में रेल चलने में देरी होने का कारण है सिंगल लेन है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि न्युजलपाईगुड़ी से असम लाइन को डबल लाइन किया जाए। एक ट्रेन कूच बिहार होकर अलीद्वारपुर जाती है, इस लाइन को डबल लाइन किया जाए। बिजली से रेल चलाने के बारे में सोचा जाए और जल्दी लागू किया जाए। अब मैं कुछ स्टापेज के बारे में कहूंगा, डबल लाइन के साथ कुछ ट्रेन चली हैं लेकिन कुछ ट्रेन सीधे चली जाती हैं जिसके कारण इस क्षेत्र के लोगों के मन में गुस्सा है। रांची, कंचनगंगा, झांझा लंबी दूरी की गाड़ियों को यहां रोका जाए ताकि लोगों को सुविधा मिल सके। सिक्किम और सिक्किम के लिए नई ट्रेन की घोाणा की गई थी। हाशिमारा से भूटान तक सर्वे भी हो गया।

20.00 hrs

मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि वहां जान-माल का नुकसान न हो, चाय-बागान का नुकसान न हो, हाट-बाजार का नुकसान न हो। नये रास्ते से भूटान और नेपाल से सम्पर्क किया जाए।

इसके अलावा हमारे यहां दार्जिलिंग एक विश्वविख्यात स्टेशन है। हमारे उत्तर बंगाल में दार्जिलिंग एक धरोहर है। वहां जो हिमालयन ट्रेन चलती है, वह अभी बंद पड़ी है। उसे दोबारा चालू करने के बारे में विचार किया जाए और जनसुविधा बढ़ाने तथा भाड़ा कम करने का मैंने जो अनुरोध किया है, उस पर भी ध्यान दिया जाए।

MR. CHAIRMAN: It is 8 p.m. now. If the House agrees, we can allow some more Members to speak. Otherwise, we will straight away take up 'zero hour' and the discussion will be over.

श्री शैलेन्द्र कुमार: सर, आप डिबेट का टाइम बढ़ा दीजिए।

श्री रामकिशुन (चन्दौली): आप हाउस का टाइम बढ़ाइये, लेकिन जीरो ऑवर समाप्त मत कीजिए।

MR. CHAIRMAN: We extend the time by one hour till 9 p.m. and then take up the 'zero hour' at 9 p.m. But I would request the hon. Members to take not more than two minutes each and only mention their main demands.

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): सभापति महोदय, यहां मैं रेल बजट की ताइद में खड़ा हुआ हूं। चेयर की तरफ से यह डायरेक्शन है कि आप अपनी कांस्टीटुएंसी की बात कीजिए। लेकिन मुझे एक बात समझ में नहीं आ रही है, मैं गिला कर सकता हूं, क्योंकि मैं रूलिंग पार्टी से ताल्लुक रखता हूं। दोनों ऑनरेबल मिनिस्टर साहेबान यहां तशरीफ रखते हैं। श्री मुकुल राय जी अभी तीसरे रेल मंत्री आये हैं। जनाब लालू प्रसाद यादव से लेकर आज तक मेरी एक डिमांड रही है कि मेरा पार्लियामेन्ट्री हलका एक्चुअली लाइन ऑफ कंट्रोल और पाकिस्तान बॉर्डर के साथ-साथ है, मेरा बी असैम्बली सेगमैन्ट है। रेलवे बजट में यहां रेलवे मिनिस्टर की तकरीर में था कि बॉर्डर एरिया और बैकवर्ड एरिया को तरजीह दी जा रही है। मैं कहना चाहता हूं कि तीनों बजट के अंदर रेलवे मिनिस्टर की तकरीर में यह दरज हुआ था कि इसका सर्वे कराया जायेगा, सर्वे हुआ। पिछले बजट में यह भी वायदा दिया गया कि इसे 12वें प्लान के अंदर रखा जायेगा।

मोहतरम चेयरमैन साहब, मैं जानना चाहता हूं, मैं डिमांड क्या करता हूं कि क्या अधिकारियों की गलती है, रेलवे मिनिस्टर साहब इसकी इंक्वायरी करें कि अब इस बजट में उसका नाम ही नहीं है। पिछले तीन-चार बजट के अंदर यह वायदा किया गया था, ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर का हाउस में यह कमिटमैन्ट था कि हम इसे शुरू करेंगे। लेकिन मैंने अभी इस बार रेलवे मिनिस्टर की जो तकरीर पढ़ी तो उसमें हमारे जम्मू-राजौरी-पुंछ वाया अखनूर रेलवे लाइन का नाम तक नहीं है। हालांकि 16 सीरियल नम्बर पर जो रखा गया था, 17वें नम्बर वाले को मैं मुबारकवाद और धन्यवाद देना चाहता हूं अपनी कोएलिशन सरकार को क्योंकि इन्होंने जम्मू-कश्मीर को एक नेशनल प्रोजैक्ट दिया। लेकिन मैं जानना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर के नक्शे को समझना, वहां के लोगों की नब्ज को समझना, वहां आप किस ढंग से इस हिंदुस्तान से पैसा देते हो, इसे आपको समझना चाहिए कि उन लोगों की तासीर क्या है, वहां के लोग क्या चाहते हैं। आप पैसे भी दे रहे हो, नेशनल प्रोजैक्ट भी दे रहे हो, लेकिन वहां लोगों के अंदर पोलराइजेशन हो रहा है कि यह क्या हो रहा है। मैं पिछले आठ सालों से, दूसरे टर्म से मैम्बर ऑफ पार्लियामैन्ट हूं, तब से मैं कहता रहा हूं कि मेरे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर में छांबा जिला है और वहां फौज की बहुत बड़ी छावनी है, वहां आर्मी पर्सन्स रहते हैं, लेकिन वहां स्टापेज नहीं दिया जाता। हमारे लोग जम्मू और दूसरे एरियाज से अपने बुजुर्गों की अस्थियां लेकर हरिद्वार जाते हैं, लेकिन वहां स्टापेज नहीं दिया जाता। लेकिन दूसरी तरफ मैं जानना चाहता हूं कि आप आठ-आठ किलोमीटर पर स्टापेज बनाते हो, ये कौन से मापदंड हैं।

अब तो मुझे भी कोई ऐसा तरीका अख्तियार करना पड़ेगा, किसी अधिकारी को मिलना पड़ेगा, किसी मंत्री की चापलूसी की जाएगी, उसकी टांगें दबाई जाएंगी तो ये रेल स्टेशन मिलेंगे और रेल लाइनें मिलेंगी। दूसरी तरफ मैं यह कहना चाहता हूँ कि तीन-चार ट्रेनें जैसे पूजा एक्सप्रेस है, उसका ठहराव जिला मुख्यालय सांभा में होना चाहिए। राजधानी का ठहराव जिला मुख्याल सांभा में होना चाहिए। संपर्क क्रांति का ठहराव जिला मुख्याला सांभा में होना चाहिए। अब तो रेलवे लाइन बारामूला तक पहुंच गई है। रेल मंत्री जी ने 11 किलोमीटर लंबी टनल बनाने के बारे में सारे देश को बताया। हमारे रेल मंत्रालय, इंजीनियरों और मजदूरों क उसमें बहुत बड़ा योगदान है जिन्होंने इतना बड़ा कारनामा किया। मैं कहना चाहता हूँ कि आपने इतनी दूर रेल लाइन बनाई है लेकिन जम्मू का डिविजन बनाने की जो बात हम करते हैं, वह नहीं किया जाता है।

श्री देवजी एम. पटेल (जालौर): महोदय, सन् 1929 को जालौर क्षेत्र में एक रेलगाड़ी दौड़ी थी। हमने सोचा कि समदडी भीलडी लाईन को मीटर गेज से ब्रॉड गेज किया गया तो हमें इससे बहुत फायदा होगा। लेकिन दुर्भाग्य है कि जैसे ही वह लाइन मीटर गेज से ब्रॉड गेज हुई, हमारी पुरानी पैसेंजर ट्रेन, जिससे गरीब जनता आवागमन कर रही थी, जिससे अस्पताल के लिए जोधपुर से अहमदाबाद आना-जाना होता था, वह ट्रेन ही गायब हो गई है। उस पटरी के साथ वह ट्रेन कहां गई, यह हमें नहीं पता।

जब भी मुझे बोलने का मौका मिलता है तब आप ही आसन पर विराजमान होते हैं और मुनियप्पा जी रेल राज्य मंत्री के तौर पर उपस्थित होते हैं। आज तक मुझे वह रेल नहीं दिखी है। मंत्री जी मुझे तीन साल से आश्वासन देते आ रहे हैं कि रेल मिलेगी।

महोदय, उस लाइन पर 80 मालगाड़ियां चलाई जा रही है। 80 मालगाड़ियां चलाने का क्या औचित्य है? हम कहते हैं कि आप 80 नहीं 100 मालगाड़ियां चलाइए, हमें कोई आपत्ति नहीं है। कम से कम हमें दो या तीन पैसेंजर ट्रेने तो दे दीजिए ताकि हम दक्षिण भारत और मुंबई से जुड़ सकें। हम आपसे सैकड़ों की तादात में ट्रेनें नहीं मांग रहे हैं। हमें ट्रेन चाहिए जिससे हमारे प्रवासी, जो राजस्थान से बाहर बंगलोर, कोलकाता, चेन्नई, कोयंबटूर, हुबली आदि जगहों से आना-जाना कर सकें।

महोदय, यह भी नहीं है कि हम लोग वहां पर टैक्स नहीं चुका रहे हैं। मुंबई में हम तीन-चार हजार करोड़ रूपये का टैक्स दे रहे हैं। बैंगलोर में दो हजार करोड़ रूपये टैक्स में दे रहे हैं। जब मैंने कैलकुलेट किया तब पता लगा कि आपकी ट्रेन का एक डिब्बा 75 लाख से 1 करोड़ रूपये के बीच में आता है। पूरी ट्रेन की लागत लगभग 25 करोड़ रूपये होती होगी। प्रवासी वहां पर जब हजारों करोड़ों रूपये का टैक्स दे रहे हैं तो उन्हें आने के लिए कोई ट्रेन क्यों नहीं दी जा रही हैं। रेल मंत्री जी अगर आप ट्रेन देना चाहते हैं तो दीजिए नहीं तो रहने दीजिए। मैं तीन साल से मांग कर रहा हूँ और करीब तीस पत्र आपको भेजे हैं। जब मुकुल रॉय जी रेल राज्य मंत्री बने थे तब भी मैं मिला था, मुनियप्पा जी से भी मिला था, पूर्व रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी जी से भी मिला था। मैंने यही मांग की है कि आप हमारे समदडी भीलडी ट्रैक पर कुछ ट्रेंने दीजिए। मेरा आपसे यही निवेदन है कि बैंगलोर, चेन्नई और कोयंबटूर से आपने जो ट्रेन दी है उसे आप समदडी भीलडी से चलाइए। मुंबई की जो ट्रेंने हैं उन्हें आप दैनिक कीजिए। अगर आपको टिकटों का एक भी दिन का नुकसान होता है तो मैं गारंटी के साथ कहता हूँ कि मैं अपनी सैलरी या अपने घर से आपको भुगतान करूंगा। लेकिन हमें ट्रेन चाहिए। आप कोई भी टिकट काउंटर चेक कर लीजिए। उस टिकट काउंटर पर तीन महीने पहले आपके टिकटों की बुकिंग शुरू होती है और तीन दिन के अंदर आपकी बुकिंग बंद हो जाती है। तीन दिन के अंदर आपकी ट्रेन बुक हो जाती है, फिर भी आपको क्या दिक्कत है।

सभापति महोदय, वहां पर फाटक लगा दिए गए हैं। मेरे ही क्षेत्र जालौर से रानीवाड़ा जाते हैं तो पांच फाटकें आते हैं। अगर किसी को अस्पताल लेकर जाना हो तो वह फाटक पर ही दम तोड़ देगा। फाटक पर बैठे-बैठे मंजीरा बजाओ और मंजीरा बजाते-बजाते पता चला कि वे ऊपर चले गए, उन्हें वापस नीचे कैसे लाएंगे। पिंदवाड़ा, स्वरूपगंज के अंदर साढ़े तीन सौ करोड़ रूपये की आवक होती है। हम साढ़े तीन सौ करोड़ रूपये का राजस्व दे रहे हैं, बिनानी और लक्ष्मी सीमेंट। महोदय, मैं उस पर 6 साल से दो आरओबी मांग रहा हूँ। साठ से तो कुछ नहीं मिला बल्कि उस पर पांच ट्रेनें और डाल दी। पांच ट्रेनें डाल कर कह रहे हैं कि आरओबी बनेगा। लेकिन कब बनेगा? कितने लोगों की जान जा चुकी है, कितनी औरतों की जान जा चुकी है। यहां पर बैठकर हम बातें करते हैं कि औरतों के बारे में हम यह करेंगे, महिला बिल लायेंगे और वहां मेरे क्षेत्र में जानें जा रही हैं, उसे कोई नहीं देख रहा है। मेरी आपसे मांग है, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप समदडी-भीलडी में पैसेंजर ट्रेनें दौड़ायें। जिसके ऊपर आप और मालगाड़ियां बढ़ा दो, हमें और भी दे दो, हमें कोई दिक्कत नहीं है। मेरी जो सिरोही डिस्ट्रिक्ट है, उसके अंदर सिरोही रोड के ऊपर कुछ ट्रेनें ऐसी हैं जो वहां पर रूकती हैं, लेकिन वे क्रॉसिंग आदि वजहों से रूकती हैं। आपके मंत्री महोदय ने यह बोला कि कई ट्रेनों का वहां स्टापेज करना संभव नहीं है, ऐसा कुछ बोला था। मैं बोल रहा हूं कि जब संभव नहीं है, फिर भी आपकी ट्रेन वहां रूक रही है, हमें एक ही समस्या आ रही है कि हम वहां से टिकट नहीं ले सकते हैं। आप वहां एक मिनट का स्टापेज एक या दो ट्रेन का दीजिए, मैं कहीं का स्टापेज रोकने को नहीं कह रहा हूं, लेकिन जैसा मेरे से पूर्व बोलने वाले मेरे मित्र ने कहा कि आठ किलोमीटर में रूक रही है, मेरे वहां पर जवाई बांध, रानी और फालना दस-दस किलोमीटर के गैप में हैं, वहां तीन जगह ट्रेन रूक रही है और हमारे यहां अस्सी किलोमीटर का गैप है, लेकिन वहां एक भी जगह ट्रेन नहीं रूक रही है। इसलिए मैं आपसे मांग कर रहा हूं कि जोधपुर बांद्रा सूर्यनगरी एक्सप्रेस, अहमदाबाद दिल्ली आश्रम एक्सप्रेस और जोधपुर बंगलौर एक्सप्रेस, इन तीनों गाड़ियों का सिरोही रोड पर मुझे स्टॉपेज चाहिए। आप चाहे एक मिनट का स्टॉपेज दीजिये, हमें उससे कोई आपत्ति नहीं है। यह जो आपने कोयंबटूर-बीकानेर ट्रेन बोली है, उसको समदडी भीलडी और एक ट्रेन आपने दी थी, जो जोधपुर से गांधीधाम जा रही है, मैं निवेदन करता हूं कि वह खाली ट्रेन जा रही है, आपको नुकसान हो रहा है, उसको अगर आप वाया अहमदाबाद कर दो, तो हमारा इंटेंशन भी पूरा हो जाता है और जो हमें जोधपुर से अहमदाबाद ट्रेन चाहिए, वह हमारा काम हो जाएगा और आपको भी वहां से रेवेन्यू अच्छा मिलेगा। अहमदाबाद से गांधीधाम आपकी वह ट्रेन हो जाएगी, अगर उसे अहमदाबाद से करना है तो कीजिये, मुझे कोई प्राब्लम नहीं है। जोधपुर से अहमदाबाद समदडी भीलडी ट्रैक से मेरी गाड़ी चले और मेरे क्षेत्र को दक्षिण से जोड़ा जाए, यही मेरा निवेदन है।

महोदय, एक और निवेदन है। तीन साल से मुनियप्पा जी आप भी जानते हैं और आपके अधिकारी भी जानते हैं कि ममता दीदी ने एक रिजर्वेशन सेंटर खोलने के लिए बोला था, लास्ट टाइम भी मैंने उसके बारे में कहा था, लेकिन वह अब तक पूरा नहीं हुआ है। पता नहीं वह कब पूरा होगा? पिछली बार भी इसके बारे में बोला था, यह 15वीं में होगा या 16वीं में होगा, मेहरबानी करके कृपया यह भी मुझे बताइए।

श्री रामकिशुन (चन्दौली): महोदय, वर्ष 2012-13 के रेलवे बजट की चर्चा में भाग लेने का मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, उसमें रेलवे लाइनों का जाल है। मुगलसराय, बनारस और वहां पर हजारों एकड़ जमीन रेलवे की पड़ी है। पिछले रेल बजट में ममता दीदी ने कहा कि मेडिकल कालेज और इंजीनियरिंग कालेज बनायेंगे। हमारे यहां सईदराजा के पास डेढ़ सौ एकड़ जमीन है, जिस पर अवैध रूप से लोगों ने कब्जा कर रखा है। उस पर आप मेडिकल, इंजीनियरिंग कालेज बनाइए। पिछले बजट में ममता दीदी ने कहा, चंदौली में घंटों जाम लगता है, वह जिला मुख्यालय है और वहां घंटों जाम लगता है, दो-दो, तीन-तीन ओवरब्रिज बनाने के लिए आपने इसी सदन में घोषणा की लेकिन आज तक पूरा नहीं हुआ। उन्होंने कहा था कि हम फ्रेट कॉरीडोर योजना के अंतर्गत इसको लेंगे। उस ओवरब्रिज का क्या हुआ, मैं माननीय रेल मंत्री जी इस बारे में आपके माध्यम से जानना चाहूंगा, जब वे उत्तर देंगे।

महोदय, दूसरी बात मैं कहूंगा कि वहां रेलवे लाइनों का जाल है, मैं कहना चाहता हूं कि वहां तमाम ऐसे मानव रहित क्रासिंगे हैं, हृदयपुर है, सरोइया है, भैसोर है, वाराणसी, चन्दौली में तमाम ऐसी मानव रहित क्रासिंग्स हैं, जहां रोज दुर्घटनाएं होती हैं। अभी कल-परसों ही उत्तर प्रदेश में एक भारी दुर्घटना हुई, उसमें 14-15 लोग मरे। उत्तर प्रदेश की सरकार ने, हमारी सरकार ने एक-एक लाख रूपया उन मृतक परिवारों को देने का काम किया।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि उन परिवारों को मुआवजा देने का काम किया जाये क्योंकि वे मानव रहित क्रासिंगों पर क्रास करने के कारण, गेट न होने के कारण मरे हैं। उत्तर प्रदेश सरकार ने उन्हें मुआवजा दिया है और मैं रेल मंत्री जी से भी चाहता हूं कि ऐसे परिवारों को आर्थिक सहायता दी जाये। मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि मुगलसराय में 14 हजार रेल कर्मचारी रहते हैं। वहां दर्जनों कालोनियां हैं। बरसात के दिनों में उन कालोनियों में पानी भर जाता है। उनके मकान जर्जर हो चुके हैं। उनके रास्ते उबड़-खाबड़ हो चुके हैं। मैंने इसी सदन में इस सवाल को बार-बार उठाया, लेकिन इसके पूरा होने का काम नहीं हुआ। जिला मुख्यालय पर कोई ट्रेन नहीं रूकती है। वहां तीन-तीन रेलवे लाइन बनी हैं।

सभापति जी, मैंने इसीलिए पहले बताया कि रेलवे लाइनों का जाल हमारे जनपद में बिछा हुआ है जिसके कारण हमारा जनपद तीन-चार भागों में बँटा हुआ है। एक-एक घंटा रेलवे लाइनों को क्रॉस करने में लगता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि चंदौली-सैयदराजा मटकुट्टा में जो ओवरब्रिज की घोषणा हुई है, उसको जल्दी पूरा किया जाए। इसके साथ ही जनपद चंदौली में रेलवे की जो खाली पड़ी ज़मीन है, उस पर कोई

ऐसे संसाधन का निर्माण किया जाए जिससे काम हो। तीसरी बात मैं आपको कहना चाहता हूँ कि जो लोको अस्पताल है, उसकी हालत बड़ी खराब है। उसका उच्चीकरण किया जाए और उसके विकास के लिए काम किया जाए।

एक निवेदन और करना चाहूँगा कि जो वरुणा एक्सप्रैस है जो बनारस से लखनऊ के लिए चलती है, उसको मुगलसराय तक कर दिया जाए। मुगलसराय से जो दो-तीन ट्रेनें गया के लिए जाती हैं, उसका ठहराव चंदौली में दो-तीन ट्रेनें हैं, उसमें कर दिया जाए। इसी प्रकार बहुत सी ट्रेनें हैं जिनका जिला मुख्यालय पर ठहराव होना चाहिए ताकि जिला मुख्यालय से जनपद के लोग जुड़ सकें।

सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए पुनः माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि मैं ऐसी जगह से आता हूँ जहाँ रेलवे लाइनों का जाल बिछा हुआ है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

श्री रामकिशुन: महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go in record. Shri Arvind Sharma, Please you carry on.

(Interruptions)[*]

[*] Not recorded

डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा (करनाल): सभापति जी, मैं करीब दो दिन से रेल बजट पर हो रही चर्चा को बहुत ध्यान से सुन रहा हूँ। मैं करीब तीन बार से सांसद हूँ। अभी आपने देखा मदनलाल जी और हमारे दूसरे साथी एक ही बात पर चर्चा कर रहे थे कि पीछे की घोषणाएँ हुईं, आठ साल से हमें कुछ नहीं मिला, मेरे साथ ऐसा हो गया, हर माननीय सदस्य इस बात से परेशान है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को आपके ज़रिये कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय में एक ऐसा सैल बनाइए कि कम से कम जो सांसदों की बातें हैं, जो घोषणाएँ होती हैं, वे लागू हों। जो सांसदों की समस्याएँ हैं, उसके लिए यह नहीं कि बजट आने का वे एक साल इंतज़ार करेंगे कि रेल बजट आएगा और अगली बार भी वही बातें दोहराई जाएँगी और उनका कोई समाधान मुझे नज़र नहीं आता है। पिछली जो घोषणाएँ हुई हैं, उन पर गौर किया जाए और उसके लिए एक सैल बनाया जाए। महोदय, मैं 1996 में 11वीं लोक सभा में सदस्य था। तब मैंने देखा था रेल मंत्री माननीय राम विलास पासवान जी और सतपाल महाराज जी हुआ करते थे। एक महीना पहले माननीय सदस्यों को बुलाकर वे उनके सुझाव सुनते थे और उन पर गौर होता था। अगर हम दस बातें कहते थे तो कम से कम दो तीन बातों पर अमल होता था। लेकिन आज आप देखिये कि क्या हो रहा है। मेरा माननीय मंत्री जी को सुझाव है कि इस बात पर गौर करें। अधिकारी तो काम करना चाहते हैं। हमारे कई साथी कहते हैं कि अधिकारी काम नहीं कर रहे हैं। लेकिन उनको अच्छे से आर्डर प्लेस किये जाएँ। अगर ठीक से आर्डर देते हैं तो काम होता है। मैंने देखा कि जब लालू जी रेल मंत्री थे तो तीन साल लगातार मैंने कुछ समस्याएँ उठाईं। बाद में मैंने लालू जी से बात की। लालू जी ने अधिकारियों को बुलाया। आपको जानकर हैरानी होगी कि जो अधिकारी मना करते थे कि हर जगह पर हर घर के सामने ट्रेन का स्टापेज नहीं हो सकता है, उनको मंत्री जी ने जब सख्ती के साथ आदेश दिये तो एक दिन में पाँच ट्रेनों का स्टापेज मुझे एक दिन में मिल गया। मेरा कहने का मतलब यह है कि यदि अधिकारियों को ठीक से निर्देश दिये जाएँगे तो एम.पीज़ की 10-15 जो भी समस्याएँ हैं, उनमें से तीन-चार समस्याओं का समाधान तो निकलेगा जिससे हम जनता के बीच जाकर कह सकते हैं कि आपने हमें सांसद बनाया और इसलिए हम यह काम कराकर लाए हैं। ...(व्यवधान) सभापति जी, मुझे थोड़ा सा समय दें। मैं पिछले तीन साल में पहली बार इस विषय पर बोल रहा हूं, वरना मैं अपनी स्पीच हमेशा *ले* करता हूँ।

आप देखें कि पिछली बार ममता बहनजी ने जो पुरानी घोषणाएँ हैं, उसमें एक रेलवे लाइन थी पानीपत से हरिद्वार के लिए वाया मेरठ होते हुए, उसकी तीन-चार बार घोषणा हो चुकी है लेकिन उस पर कोई काम नहीं हो रहा है। हमें पता नहीं कि वह प्लानिंग कमीशन में है या कहाँ है। माननीय मंत्री जी से मैं कहूँगा कि उस पर गौर करें। कैथल से करनाल वाया निसिंग एक रेल लाइन है। उसकी भी घोषणा पिछली

बार हुई, लेकिन उसकी भी इस बजट में कोई चर्चा नहीं है। न उसका नाम आया है, न उस बारे में कोई बात हुई है। एक हमारी बहुत पुरानी डिमाण्ड है। असंद को रेलवे लाइन से जोड़ने की। यह सफीदों से 14 किलोमीटर पड़ता है। असंद एक असैम्बली सेगमेंट है। बहुत इम्पोर्टेंट प्लेस है। इसलिए मेरी माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त है कि सफीदों से असंद को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। कई सारी स्टॉपेज की बात है तो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि बहुत से सजैशन हम रेलवे बजट के बाद दें तो उन पर भी गौर किया जाए, जैसे कि ट्रेन के स्टॉपेज, ट्रेन का एक्सटेंशन, प्लेटफार्म को कहीं ऊंचा करना है, रिज़र्वेशन काउंटर खोलना है, आरओबी इत्यादि हैं। कई ऐसी ही छोटी-छोटी बातें हैं, जिनका जरूरी नहीं है कि रेलवे बजट में ही समाधान हो, रेलवे बजट के बाद भी अगर हम सजैशन दें और माननीय मंत्री जी गौर करें तो मुझे पूरी उम्मीद है कि इन छोटी-छोटी बातों पर हम आगे बढ़ सकते हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि करनाल में दिल्ली-अमृतसर शताब्दी का एक मिनट का स्टॉपेज दिया जाए, क्योंकि वैसे तो गोल्डन टैम्पल में सभी धर्म के लोग माथा टेकने जाते हैं, लेकिन करनाल में लाखों हमारे सिक्ख भाई रहते हैं। वैसे तो और भी कई स्टॉपेज हैं, जिन्हें मैं माननीय मंत्री जी को लिखित में दे दूंगा और मुझे पूरी उम्मीद है कि मंत्री जी उन बातों पर गौर करेंगे। हमारे पूर्व मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी ने घोषणा की कि एक लाख लोगों को नौकरी मिलेगी। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि हर राज्य को उन एक लाख नौकरियों में इसका हिस्सा मिलना चाहिए। हरियाणा को भी उसमें ज्यादा से ज्यादा हिस्सा मिले, ऐसी मेरी दरख्वास्त है।

महोदय, एनसीआर कैपिटल रीजन जो बहुत ही महत्वपूर्ण है। यहां पानीपत, रोहतक से लाखों लोग एनसीआर रीजन से आता है, उनके लिए ज्यादा से ज्यादा पैसेंजर ट्रेन की सुविधा की जाए, ऐसी मेरी दरख्वास्त है।

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI): Sir, Assam is a backward State but its geographical location stands in a strategic point in the context of external and internal security. In view of this, a better connectivity to the rest of the country is necessary. The present infrastructure and tracks would not be sufficient to move Army personnel and war equipment to the border areas if a war breaks at international borders. In view of this, I would urge the hon. Railway Minister to take broad gauge conversion work of Rangiya to Murkongselek railway track and Bogibeel project on a war footing.

Now, I would like to point out a matter which is the most important thing for both the hon. Ministers. I got a letter saying that Darrang district has come on the Railway map. But surprisingly the Ministry is not aware that Darrang district was bifurcated in 1983. So, it is not on the Railway map. This answer was given in reply to my Question No. 377. I feel bad that the Ministry and the Ministers are not aware of the fact that Darrang is not on the Railway map. So, I would urge upon the new Minister to bring Darrang district on the Railway map.

The broad gauge conversion work of Lumding to Badarpur should be completed in a stipulated time frame. There is a bottleneck in the Barrack Valley in which Mizoram, Imphal and Manipur are involved but that line has not been completed even after 14 years. So, there should be a stipulated time frame to complete this broad gauge conversion work.

Sir, it is a matter of concern that all trains from Assam, except Rajdhani Express, run late. You would find that North-East Express train is running 12 hours to 24 hours late. Therefore, you must do something. It takes 36 hours journey to reach Delhi from Guwahati and if the train is late by 24 hours, what would be the fate of the commuters?

Moreover, all the coaches of the trains are in dilapidated condition. Assam is the dumping ground for dilapidated coaches. If you make a survey, you would find that the most dilapidated coaches are running from Assam. The local trains running in Assam are very less in number in comparison to other parts of the

country. Therefore, the people of Assam always feel neglected. I hope the hon. Minister, Mr. Mukul Roy, who is from our neighbouring State, would do something to improve the connectivity in this region.

In medical science, it is said that when a leg is injured, it heals quickly. But when both the legs are injured, then it takes a lot of time to heal. Already this Budget has been injured by Mamata Didi and Shri Dinesh Trivedi. The two legs have already been injured by them. … (*Interruptions*)

An increase of passenger fares across all classes will affect *aam admi*. My colleague has said that last year, Mamata Didi has promised that upgradation will be done in the stations but surprisingly, Udalgudi station in my constituency has not been upgraded as yet. I wrote several letters to the Minister for upgradation. I hope you will get the upgradation done.

You have announced a train from Guwahati to Tezpur. But there is no line. So, how will it run? First you construct the line and then it will run on it. But it has already been announced in the Budget. The same thing applies to the Bogibeel project also .

So, I think these points will be noted down by you so that you may take care of them.

श्री प्रेमदास (इटावा): सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैं कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी श्री दिनेश त्रिवेदी जी ने बजट पेश किया था, उसमें उन्होंने कहा था कि मैं घाटे का बजट पेश कर रहा हूं। उन्होंने वित्त मंत्री जी से लोन लेकर फिर ब्याज वापस करने की बात कही थी। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इसमें घाटे का क्या सवाल है? इसको विभाग और मंत्री देखते नहीं हैं क्या? हम लोग पत्र लिखते हैं। हम लोगों को सांसद बने तीन साल हो गए हैं। हमारे पत्र का बस जवाब आता है कि आपका पत्र प्राप्त हुआ और इसको देखा जा रहा है। तीन सालों में एक भी काम नहीं हुआ। अभी हमारे माननीय सांसद जी कह रहे थे कि अभी हम समस्याओं के बारे में लिख कर दें, रेल को फायदा हो, लेकिन इसे सुनने वाला कोई नहीं है। अगर कोई रेलगाड़ी खाली जा रही है, उसे रोकने के लिए पत्र लिखा जाए तो वहां कोई रेलगाड़ी रोकी ही नहीं जाती।

इसके अलावा, ओवरब्रिज हैं। यहां घंटों जाम लगा रहता है। रेल को समय से चलने पर बहुत फायदा होगा। लेकिन, वहां ओवरब्रिज ही नहीं बन रहे हैं। आज हिन्दुस्तान इतना आगे बढ़ गया है और रेल घाटे में है।

माननीय सभापति जी, इसमें आपके माध्यम से मेरी मांग है कि इस पर एक संसदीय कमेटी बनायी जाए। पूरे रेल में जो घाटा हो रहा है, वह केवल अधिकारियों की वजह से हो रहा है। जनता रेल को चाहती है। रेल से पूरे देश का विकास होता है। मैंने इस बारे में लिखकर कई बार दिया, पर इसकी कोई सुनवाई नहीं हुई। इसलिए, मेरी मांग है कि मेरे क्षेत्र इटावा में कानपुर और दिल्ली वाली शताब्दी एक्सप्रेस का ठहराव हो। यह ट्रेन पूरी खाली चलती है।

अभी हमारे माननीय सांसद जी कह रहे थे कि कन्नौज, औरैया, इटावा और भिंड के बीच एक रेल लाइन बनाई जाए जिससे रेल को फायदा होगा। इसके अलावा जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें नई बोगियां लगायी जाएं।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया। समय की बाध्यता के कारण मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*SHRI CHANDRAKANT KHAIRE (AURANGABAD): I am speaking on Rail Budget 2012-13 presented by the then Hon'ble Minister of Railways. Fair incrase in all class of Railway journey is not justified and it should be immediately withdrawn. As you are very well aware that the people of all classes are already hit by high inflation. So increase in all classes is injustice and it should be withdrawn. From this budget, it seems that Indian Railways are proceeding on the path of privatization. Some provision in this budget point towards privatization of Indian Railway. I wondered to see this type of provision in the budget.

There are so many long pending demands for the development of Railways in Marathwada in Maharashtra State. Several times, I urged through my D.O. letters and personally requested to Hon'ble Minister of Railways also. Recently I met the then Railway Minister at Mumbai during Railways Minister –CM – Member of Parliament meeting. But I regret to say that very few demands were included in this budget for Marathwada. In this budget only Rs. 26.0 crores are given for the development of Marathwada and for completion of 5 projects which is actually very less than the previous year budget for Marathwada i.e. Rs. 97.6 crore. Marathwads is being neglected by Railways since Independence and it is also reflected in this budget also. It is my kind rquest to you to kindly accept the request of common men of Marathwada and consider the following demands when you will reply on the Rail Budget 2012-13. I hope that these demands should be accepted during the reply of Railway budget 2012-13.

The Demands on Priority No. 1

1. South Central Railway Nanded Division, including Mukhed and Dharmabad, be included with Central Railway Administration.
2. Railway Recruitment Board be established at Aurangabad being a Divisional place of Marathwada.
3. Doubling of Track between Parbhani SCR-Manmad with electrification

* Speech was laid on the Table

4. Work of Survey for Solapur, Tuljapur, Osmanabad, Kunthalgiri, Beed, Georai, Paithan, AWB, Ghrashneshwar, Sillod via Ajantha to Jalgaon is sanctioned. The grant is yet to be released.
5. New Line Ahmednagar-Parli-Beed started from Ahmadnagar. The work is held up for want of budget. Kindly accord sanction.
6. Jalna-Khamgaon (165) KM new railway line is essential. The passengers/customer of Nagpur could avail benefit.

Other Essential Requirements

7. Train No. 16734 & 16733 Okha-Rameshwar- Okha via MAND-NED-SC-TPTY- by-weekly train be contined regularly.
8. "Minaxi Express" Train be started via Parbhani AWB-Manmad. This train was running from Purna-Akola. The Train is cancelled due to construction of work of section.
9. Train No. 2715/2716 Nanded-Amritsar, "Sachkhand " be extended up to Jammu Tavi. This Train should have a halt at Aurangabad for 10 minutes to enable load grades.
10. Train from Hyd.-Nanded-AWB-Manmad-Khandwa/Bhopal, Delhi-Chandigarh via Jammu Tavi be started twice a week from AWB & from Akola.The passenger for Vaishno Devi could avail benefit.
11. AWB–Purna-Hingoli-Washim-Akola- via Nagpur "Saroday Express" be started.
12. Shirdi-Manmad-AWB-Akola Nagpur-Raipur via Hawra (Kolkata) Train be started.
13. Nanded-AWB-Manmad-Jalgaon-Ahmadabad-Abu Road-Palithan-Marwadi Jn-Jodhpur via Bikaner Train be started.
14. Kolhapur-AWB-Nagpur-Samed Shikharji-Parasnath weekly Train "Dikhsa Bhumi" Exp. be started regularly. Train from running from Purna to Patna be started from Aurangabad.

15. Due to incrase of passengers, the train Nanded AWB-Manmad-Khandwa-Bhopal-Delhi via Chandigarh "Garib Rath" be started regularly.
16. Peet Line maintenance of South Central Railway be established at Manmad in Godawari Nagar, so that a new train from AWB-Patna-Bangalore-Chennai-Hawrah-Tiruvanantpuram started. The passengers of Marathwada could avail the benefit.
17. Card Line Rotegaon-Kopargaon 30 km if provided the passengers for Shirdi and Pune could avail benefit.
18. Train from Hyderabad-Nanded-AWB-Manmad-Khandwa-Bhopal-Delhi-Ambala-via Jammu Tavi, if started twice a week from Aurangabad and train from Akola, the passengers going to Vaishno Devi could avail benefit.

SHRI S.P.Y. REDDY (NANDYAL): Sir, I rise to support the Railway Budget for the year 2012-13.

When you analyse the working expenses of the Railways, you may find that the fuel cost, that is, diesel and electricity, accounts for approximately 22 to 23 per cent of the total working expenses. This can be brought down to less than 20 per cent by doubling all the tracks which will reduce running time. Further, I can say that this can be brought down to a mere 15 per cent when you electrify all the tracks because electricity cost is much cheaper than diesel operating cost.

Now, we analyse the working expenses of the competitors of the Railways. Who are the competitors of the Railways? In passenger sector, it is the State Road Transport undertakings, private bus operators, and aeroplanes who are its main competitors. In the goods sector, lorries are its main competitors. In all the above, whether they are buses or lorries or aeroplanes, the fuel cost is the main factor and it accounts for more than 75 per cent of the working expenses.

Now, as the diesel and petrol cost goes up and up, the Railways enjoy more and more advantages over its competitors. This is the secret why the Railways could be run for the last eight years without increasing any fares.

Had Shri Dinesh Trivedi used his intelligence, he could have run the Railways for the next ten years without increasing the railway fares or freights.

Now, what should the Railways do urgently? It should double all the tracks; and it should electrify all the tracks. All the level crossings should be closed by constructing ROBs and RUBs. Lastly, Roll-on-Roll-off truck on train services which is very successful in the Konkan Railways should be adopted throughout the country. This will give an opportunity to increase the freight traffic to at least three times of the existing traffic. The charges for the truck should be the diesel cost that should have been spent by the lorry for the road journey. This will leave the lorry owner sufficient profit to patronise Roll-on-Roll-off service of the Railways. This will save the country half the foreign exchange that is now being spent on the imports of diesel.

Now, what are the advantages that are going to accrue for the Railways by doing the above? If it implements the above, the turn-around time will be drastically reduced. When you double the trucks, there is no crossing of trains and the time will be reduced. The fuel cost will go down because it will take less halts and less time to complete the trip; more trips, approximately double, can be achieved with the same staff cost and the same rolling stock which will result in doubling the revenue, from the existing Rs. 1,30,000 crore to more than Rs. 2,00,000 crore, which will bring the operating ratio down to less than fifty per cent.

I wish to point out that the cost of construction of the Railways is very high. Good planning and good administration should bring the cost of construction down by at least 25 per cent. Also, construction of ROBs, RUBs, new lines, etc. is taking much more time which is resulting in the escalation of the cost.

Those can be avoided by pre-fabricating structures, especially for ROBs and RUBs.

With this, I am concluding my speech and support the Budget.

श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगाँव): सभापति महोदय, मैं छत्तीसगढ़ से आता हूं और मुझे लगता है कि सरकार ने छत्तीसगढ़ की उपेक्षा करने का ठेका ले रखा है। पिछले जितने भी बजट आए हैं, उसमें उपेक्षा के अलावा छत्तीसगढ़ को कुछ नहीं मिला। महंत जी खुश रहे होंगे कि सर्वे मिला है, लेकिन मैं जानता हूं कि इनमें से एक भी प्रोजेक्ट की स्वीकृति नहीं होगी, क्योंकि पुराने जो सर्वे हुए हैं, उनमें से कुछ भी स्वीकृत नहीं हुआ है। आप खुश हो सकते हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ की जनता खुश नहीं हो सकती। यह मानना गलत है कि पिछले 8 वर्षों में रेलवे का भाड़ा नहीं बढ़ा। 33 फीसदी सीटें अर्जेंट में डाल करके रेलवे का भाड़ा बढ़ाया गया। रेलवे का भाड़ा पहले भी बढ़ा और आज भी बढ़ाने की बात कही गई है, जो कि अनुचित है।

छत्तीसगढ़ का जो बिलासपुर जौन है, वह एक ऐसा जौन है जो रेलवे को बहुत ज्यादा राजस्व देता है और लगातार छत्तीसगढ़ की उपेक्षा हो रही है। इसके पहले चाहे मेडिकल कॉलेज की बात पीपीपी मॉडल पर हो, चाहे स्पोर्ट्स कॉम्पलेक्स की बात हो या वहां पर इन्फ्रॉस्ट्रक्चर की बात हो। इस मामले में छत्तीसगढ़ को काफी पीछे छोड़ दिया गया, लगातार छत्तीसगढ़ की उपेशा हो रही है। इस बजट में भी हो रही है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वहां डोंगरगढ़ से खैरागढ़ और कवर्धा होकर मुंगेली बिलासपुर, उस्लापुर तक रेल लाईन का सर्वे हुआ है और यह सर्वे 30 जनवरी को पूर्ण कर दिया गया है। इसी लोक सभा में मुझे लिखित में उत्तर मिला है। लेकिन दुर्भाग्य से उस सर्वे लाईन को फिर से वापस इसमें जोड़ा गया है कि हम सर्वे कराएंगे, जब कि उसका सर्वे पूर्ण हो चुका है। इसकी स्वीकृति प्राप्त होनी चाहिए थी। इसी तरीके से डोंगरगढ़ छत्तीसगढ़ का एक ऐसा क्षेत्र है, जहां पर दोनों ही नवरात्रों में बीस-बीस लाख लोग दर्शन करने के लिए आते हैं।

हमारे चरणदास महन्त जी बैठे हैं, वे छत्तीसगढ़ से हैं, वे हर साल वहां आते हैं। वहां पर एक वाशिंग पिट लाइन बनाने की मांग वर्षों से चली आ रही है। मैंने कई बार खुद भी मंत्री जी से मुलाकात की, मैंने कई बार पत्र लिखा है और मुझे उम्मीद थी कि इस बजट में चूंकि मंत्री जी छत्तीसगढ़ गये थे, उस समय भी स्पेशल रिक्वैस्ट हम लोगों ने की थी तो वाशिंग पिट लाइन इस बार डूंगरगढ़ में बनेगी, जो 5-7 करोड़ रुपये की लागत से बनने वाली है, लेकिन वह बजट में नहीं आयी। मैं अपेक्षा करता हूं कि आने वाले समय में इस मांग को मंत्री जी पूरा करेंगे।

राजनांदगांव जिला मुख्यालय है और यहां पर ज्ञानेश्वरी, हटिया, कुर्ला और भुवनेश्वर जैसी प्रमुख ट्रेनों के स्टापेज नहीं हैं। इसके साथ-साथ मैं डूंगरगढ़ में आजाद हिन्द एक्सप्रैस, बिलासपुर चेन्नै सुपरफास्ट और जोधपुर ट्रेन के स्टापेज की मांग करता हूं।

एक अनुरोध, जिससे सारे मैम्बर्स सहमत होंगे, सभापति जी, मैं एक मिनट का समय चाहूंगा। रेलवे से सम्बन्धित सबसे ज्यादा लिखा-पढ़ी सांसद लोग मंत्री जी से करते हैं और हम लोगों ने यह देखा है कि हमारे पत्रों का जवाब डिजीटल साइन से आता है कि आपका पत्र मिला है, मैं मामले को दिखवा रहा हूं। इसका मतलब हम यह मानते हैं कि मंत्री जी हमारे पत्रों को नहीं पढ़ते और उसकी अन्तिम निर्णायक स्थिति कभी नहीं आती, उसका निर्णायक पत्र कभी नहीं आता। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि कम से कम सांसदों के पत्रों का जवाब मंत्री जी खुद दस्तखत करके दें, ताकि हम यह मान सकें कि हमारे पत्रों को, हमारी समस्या को मंत्री जी के माध्यम से पढ़ा गया है। डिजीटल साइन के माध्यम से हमको जवाब भेजा जाता है, जो कि अनुचित है। मैं उम्मीद करूंगा कि आने वाले समय में छत्तीसगढ़ के लिए बहुत कुछ मिलेगा। मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

SHRI M. KRISHNASSWAMY (ARANI): Mr. Chairman, Sir thank you very much for giving me this opportunity to participate in the debate.

I rise to support the Railway Budget presented by the then Railway Minister. So many measures have been announced to improve the safety, security, cleanliness and modernization. It is a welcome move. Unfortunately, the finances of the Railways are in bad shape because of the successive Railway Ministers declined to bite the bullet of raising the railway fare and freight rates. So, we must take steps to improve the funding position. It is possible to roll back the fares for lower class passengers.

Now, I come to my State, Tamil Nadu which is in a distant corner of the country. The industrial investment in the State would largely depend upon the railway network and port facilities. There is only one integral coach factory in Chennai. It was sanctioned long back, about 60 years back. No new manufacturing railway facility has come up in the State. The second coach factory in Chennai was announced three years ago in the Railway Budget, but its fate is not known. There is no mention in the Railway Budget about this proposal. A new line has been sanctioned in my constituency, distancing about 180 kilometers at the cost of Rs. 582 crore, i.e., Tindivanam to Nagari four years ago. Though a sum of Rs. 141 crore were spent on this project, so far there is no tangible progress. Even the land required for the project is yet to be acquired. So, I would request the hon. Minister to order an inquiry how the funds have been spent. The amount which has been sanctioned this year is very, very meager. They have sanctioned only Rs. 20 crore. At this rate, it would take several years for the completion of the project. The land acquisition work should be speeded up and the Railways should take this issue with the district authorities on a periodical basis. I would also request that the funding of this project should be increased to Rs. 100 crore for the current year. I also demand that the funding of the Tindivanam to Tiruvannamalai new line project should be increased. I would also

request the railway administration to introduce more trains between Villupuram to Katpadi. These trains are badly needed for the pilgrimages of Tiruvannamalai where lakhs of people are gathering in the town. There is one more place called Arani where the silk sarees are manufactured and this route passes through Arani road. All trains should have stoppage at Polur and Arani Road stations.

There is one more critical thing. I would just draw the attention of the House to the pathetic fate of a trolley-man who worked in the Department for 25 years in the South-Eastern Railway and died 26 years ago. The widow has been representing this matter to the authorities who are yet to discharge their obligation to the employee's wife including the payment of Provident Fund. I represented the matter to the then hon. Minister Kumari Mamata Banerjee. I also represented the matter to Shri Dinesh Trivedi even in the meeting of the Members of Parliament convened by the Minister in December 211. Only I received the acknowledgement from the Minister of State but not any result. The widow of the deceased is yet to get the relief. This only shows how the railway bureaucracy is callous even to its own employees. I am giving a copy of the letter and acknowledgement to the hon. Minister. I am just handing over all the letters.

With this, I support the Budget.

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। मैं दो-तीन मिनट में ही अपनी बात को समाप्त करूंगा, जबकि सूची लंबी थी। मैं नालंदा संसदीय क्षेत्र से आता हूं। वर्ष 2003 में, तत्कालीन मंत्री और बिहार के वर्तमान मुख्यमंत्री आदरणीय नीतीश कुमार जी के द्वारा नालंदा में शुरू तीन परियोजनाएं लंबित रह गयी हैं। माननीय मंत्री जी से मैं चाहता हूं, पिछले रेल बजट पर भी मैंने कहा और कई बार उनसे मिला हूं। तीन परियोजनाएं अभी भी लंबित हैं। हरनौत रेल कोच फैक्ट्री जो बनकर तैयार है, लेकिन निधि के अभाव में इसे चालू नहीं किया जा रहा है। मंत्री महोदय, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उसे शीघ्र चालू करा दें।

दनियावां से शेखपुरा रेलवे लाइन जो वर्ष 2003 से लंबित है और बजट में कहा गया है कि इस साल मैं 8 किलोमीटर चालू करूंगा। मेरा निवेदन है कि अगले साल दनियावां से शेखपुरा तक उसको चालू करिए। जनता आपको खोज रही है। आप विश्वास की रेल चलाइए।

मंत्री महोदय, तीसरी एक महत्वपूर्ण योजना है, जो गया से नटेशर में पड़ता है, इस्लामपुर से नटेशर, वहां आपका काम चालू है। वर्ष 2011 में उसे बनकर तैयार हो जाना चाहिए था, जो अभी तक बनकर तैयार नहीं हुआ है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप अपने बजट में निश्चित रूप से इस साल उसको बनवाने का काम करेंगे। दनियावां-शेखपुरा रेलवे लाइन में कुकहरियां के पास जो आरईओ रोड है, वहां जो रेलवे क्रासिंग पड़ रही है, उसमें क्रासिंग नहीं दी जा रही है। वहां स्थानीय लोगों ने रोड ही जाम किया। हमने उनको आश्वासन दिया है कि आपको रेल पुल मिलेगा या क्रासिंग मिलेगी, लेकिन उनको आने-जाने का साधन मिलना चाहिए। वह राज्य सरकार की सड़क है।

महोदय, मेरी एक साधारण मांग है। सिलाव में लगातार आंदोलन चला है कि हमें हॉल्ट से स्टेशन बनाया जाए। वहां पर पर्यटक स्थल है, नालंदा बगल में है, बगल में सिलाव है, बगल में राजगीर है। महोदय, मैं आपके माध्यम से अनुरोध करूंगा कि सिलाव हॉल्ट को स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

महोदय, राजगीर पर्यटक स्थल है। देश, दुनिया से लोग वहां आते हैं। मैं आपसे एक ट्रेन मांगूगा कि राजगीर से मुंबई के लिए आप एक ट्रेन दें, क्योंकि देश, दुनिया के लोग राजगीर आते हैं। यह बौद्धिक पर्यटक स्थल है। मैं दूसरी मांग करता हूं कि अहमदाबाद में, खासकर बिहार के काफी लोग, जो मेहनतकश लोग हैं, वे अहमदाबाद में रहते हैं। एक डेली ट्रेन की व्यवस्था पटना जंक्शन से अहमदाबाद के लिए करायी जाए। यह हमारी मांग है और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

SHRI K. SUDHAKARAN (KANNUR): While supporting this Budget, I would like to present only five points regarding the development of my constituency. One is the survey of Thalassery-Mysore railway line. The survey of this railway line was declared in the last Budget by the then Railway Minister Kumari Mamata Banerjee. I am sorry to say that nothing has been mentioned about this line in this Budget of 2012-13. I want to know the fate of this proposal – whether the proposal is alive or not. I hope you will agree with me that once a declaration is made, it has to be implemented. Otherwise, the people will lose their faith in the Budget. So, I am expecting a reply from the hon. Minister stating the status of the survey of Thalassery-Mysore railway line.

Secondly, I am to observe that the Indian Railways has added more stations to its popular Adarsh list. There are four such stations in my region – Dharmadam, Edakkad, Pappinnissery and Valapattanam. The existing infrastructure of passengers amenities at these stations has outgrown and hence it require upgradation to Adarsh status to cater to a large number of commuters and general travellers.

Thirdly, my constituency, Kannur, is rapidly growing with the establishment of Ezhimala Naval Academy, which is the largest Naval Academy in the whole of Asia. Indian Coast Guard Academy which is the only one in India and the Headquarters of Defence Security Corps, CRPF Centre and TA Battalion are located in Kannur. Further, the work of Kannur international airport is progressing fast, and it has a major sea port.

Befitting the stature of Kannur and its glorious past, I urge the Minister to declare Kannur Railway Station for upgradation to global standard along with the construction of Multi-functional complex under PPP mode.

Fourthly, coming to the existing miserable plight of rail travellers from my region Malabar, I have a little grudge against the government for not announcing any new trains which would serve my region of North Malabar. However, taking into account thousands of people are working in Hyderabad from the northern part

of Kerala, It would be surprising to note that not even a single direct train is available to Hyderabad either from Mangalore or Kannur side, which is the northern part of Kerala.

Lastly, thousands of daily commuters like office employees and businessmen are travelling to and from Kannur-Mangalore every day. There is not even a single train available in the morning hours. Understanding the plight of the routine commuters, I would request the hon. Minister to consider introduction of a local passenger train from Kannur to Mangalore. Or at least seriously consider introduction of a pair of MEMU trains between Kannur and Mangalore.

श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र (सीधी): सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मध्य प्रदेश में सीधी सिंगरौली, शहडौल जिला है मैं वहां से चुन कर आया हूं। मैं केवल इतना कहना चाहूंगा कि सीधी और सिंगरौली में आज बीस हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन हो रहा है और दस कोयला खदानें हैं। हिन्दुस्तान को ऊर्जा देती है लेकिन दुर्भाग्य है कि आज सिंगरौली मिनी इंडिया है, हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग वहां आ कर काम करते हैं। लेकिन दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है। केवल एक ट्रेन हावड़ा से चलती है जो जबलपुर आती है। वह भी कभी पांच घंटे लेट रहती है तो कभी छः घंटे लेट आती है जिसके कारण वहां के लोगों को बहुत दिक्कत होती है। मैं मंत्री जी एवं रेलवे बोर्ड से अनुरोध करूंगा कि वह ट्रेन जो हावड़ा से जबलपुर आती है उस को जबलपुर से और आगे राजधानी भोपाल तक बढ़ा दें।

दूसरा, एक प्लेटफार्म है। कोयले का पूरा लदान हमारे सिंगरौली रेलवे स्टेशन से होता है। वह हर महीने बीस-पच्चीस करोड़ रूपये रेलवे बोर्ड को देता है लेकिन वहां एक प्लेटफार्म है। जो गाड़ियां आती हैं वहां आधे-आधे घंटे तक बाहर हम लोग आउटर पर खड़े रहते हैं। हमने रेलवे बोर्ड में यह भी कहा था कि मुझे पांच करोड़ रूपये मिलते हैं, आप एक प्लेटफार्म बनवा दें, मैं अपना पूरा पांच करोड़ रूपया दे दूंगा, फिफ्टी परसेंट हो जाएगा। नहीं है तो एमसीएल, एनटीपीसी, रिलायंस और भी जो दूसरी बड़ी कंपनियां हैं उनसे मैं फिफ्टी परसेंट दिलवा दूंगा। दूसरा प्लेटफार्म बन जाए तो आने-जाने में सुविधा हो जाएगा। हम लोग वहां पर प्रदूषण, धुएं एवं कोयले के गर्दे से प्रभावित होते हैं वह भी दिक्कत कम हो जाएगी क्योंकि आधे घंटे हम इधर-उधर आउटर में खड़े रहते हैं।

मध्यप्रदेश विधान सभा से पारित हो कर आया था कि वरिगवां में रेलवे का दो मिनट का हाल्ट दे दी जाए। मध्यप्रदेश की सदन से यह पास हो कर आया था और यह रेलवे बोर्ड में चार साल से पड़ा हुआ है। वरिगवां, सिंगरौली जिले में स्टेशन है। वहां हावड़ा ट्रेन की हाल्ट मांगी गई थी। यह विधान सभा का संकल्प है। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि सिंगरौली जिले के वरिगवां में शक्तिपुंज एक्सप्रेस का दो मिनट का हाल्ट दे दिया जाए।

शहडोल और सिंगरौली जिला पूरा नक्सलाइट एरिया है। इसी तरह शहडोल जिले में एक विजय स्रोता स्टेशन है। उसमें कई बार बड़े-बड़े प्रदर्शन हुए, लोगों की गिरफ्तारी हुई। उसके बावजूद भी रेलवे बोर्ड ने उसे अभी तक कंसीडर नहीं किया है। मैं चाहूंगा कि विजय स्रोता स्टेशन में भी सत्य पूंजी का दो मिनट का हॉल्ट दे दिया जाए।

कोयला खदान होने के कारण वहां आधे, पौने घंटे तक जाम लगता है। जैसे अभी पटेल जी कह रहे थे कि डिलीवरी आदि में लोग किस तरह संकटग्रस्त हो जाते हैं। इसलिए गोरवी में जहां खदान है,

लदान होता है, एक ओवर ब्रिज देने का कष्ट किया जाए।...(व्यवधान) ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन जो आज भी सीधी रेलवे लाइन से अछूती है, रीवा से केवल 60 किलोमीटर की दूरी है। मैं रेलवे बोर्ड से अनुरोध करूंगा कि उसे जोड़ने का कष्ट करें।

डॉ. प्रभा किशोर तावियाड (दाहोद): आदरणीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपकी बहुत आभारी हूं। I support the Railway Budget presented by the Ex-Railway Minister of the UPA Government with the support of the hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh, Finance Minister Pranabda and the Chairperson of the UPA Madam Soniaji. मैं बहुत खुश हूं, शुक्रगुजार हूं कि एक्स रेलवे मंत्री दिनेश जी ने मुझे मैडम ममता जी से पहचान करवाई। मैं दिनेश जी के थ्रू ही मैडम के पास जा सकी। मैं आज आपको बताना चाहती हूं कि दाहोद रेलवे स्टेशन से 18-18 सुपरफास्ट ट्रेनें जाने के बावजूद भी वहां एक ही ट्रेन का स्टापेज था। एक मैमू थी, एक डैमू थी। वहां कोच इंडीकेटर भी नहीं था। इलेक्ट्रिक कोच इंडीकेटर, आदर्श रेलवे स्टेशन, रेलवे अंडर ब्रिज जो 17 सालों से पैंडिंग था, उसे भी मैडम ममता जी ने करके दिखाया। ममता जी की वजह से ही वह अब रेलवे स्टेशन लगता है। पांच रेलवे अंडर ब्रिज लिमिटेड हाइट ममता दीदी ने करके बताए। हम बहुत आभारी हैं। हमारे वहां 265 किलोमीटर तक कोई स्टापेज नहीं था। ममता दीदी ने देखा कि डेढ़ सौ किलोमीटर दूर बड़ोदा जाना पड़ता है, सवा सौ किलोमीटर रतलाम जाना पड़ता है। आज हमें नौ ट्रेन यानी टू एंड फ्रो 18 ट्रेन मिली हैं। दाहोद से वलसाड़ तक इंटर सिटी मिली है। वह ममता दीदी ने दी है। मगर 80 किलोमीटर के अंदर एक भी स्टापेज नहीं है। हमने लिंखेड़ा, दाहोद, वलसाड़ का स्टापेज मांगा है। वह हमारे लिए बहुत जरूरी है।

हमने दाहोद, आनंद से अहमदाबाद होते हुए कैपिटल गांधीनगर तक एक मैमू मांगा था। यह 270 किलोमीटर होता है। इसे दो भागों में बांट दिया गया है - दाहोद से आनंद और आनंद से गांधीनगर। मैं चाहूंगी कि इसे दाहोद से गोधरा, आनंद, अहमदाबाद होते हुए क्लब कर दिया जाए। दाहोद, लिंखेड़ा, पिपलोद, गोधरा, डाकोर स्टापेज दिया जाए। डाकोर में कृष्णा का धाम है, उसे रणछोर रायजी बोला जाता है। वहां बहुत से लोग बार-बार दर्शन करने जाते हैं।...(व्यवधान) बच्चे आनंद, अहमदाबाद में पढ़ने जाते हैं, दाहोद के लोग वहां मजदूरी करने जाते हैं, ऑफिस काम के लिए लोग गांधीनगर जाते हैं। उन सबके लिए आने-जाने की दिक्कत है।...(व्यवधान)

मैं कहना चाहती हूं कि जो हैदराबाद-अजमेर ट्रेन डिक्लेयर की गई है, उसका स्टापेज दाहोद में दिया जाए। मैं एक बात बताना चाहती हूं कि पूर्व मंत्री कच्छ के हैं। वे कच्छ में फैक्ट्री बनाना चाहते थे। जब मैंने 15 मार्च को रिपोर्ट देखी तो पता लगा कि शायद चीफ मिनिस्टर नहीं चाहते, क्योंकि उन्होंने यह फैक्ट्री एनाउंस करने के बारे में बोला है लोगों की आंखों में डस्ट डालने का।...(व्यवधान) अगर वे उसे वहां नहीं देते तो हमारे वहां रेलवे में लैंड है, प्राइमरी फैसिलिटी है, आस-पास दूसरी प्रॉपर्टी है। नए मंत्री जी

हमें वहां रेलवे की फैस्ट्री देंगे, ऐसी हम आपसे आशा रखते हैं।...(व्यवधान) मंत्री जी, आप उस बारे में देखिए।...(व्यवधान) धन्यवाद।

श्री कमल किशोर 'कमांडो' (बहराइच) :सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं अन्य बातें न करते हुए पहले अपने क्षेत्र की बात करना चाहता हूं। मैं बहराइच से सांसद हूं। आपको पता है कि बहराइच पूरा बार्डर का इलाका है। वहां के लोगों ने कभी बड़ी रेल लाइन देखी नहीं, क्योंकि वहां छोटी रेलवे लाइन है। पिछले दिनों मैम्बर ऑफ पार्लियामैंट बनने के बाद मैंने गोंडा से लेकर बहराइच तक 60 किलोमीटर रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन करने के बारे में निवेदन किया था। वह काम शुरू हो गया है, लेकिन बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस बजट में उसके लिए बहुत कम पैसा मिला है। मैं चाहता हूं कि इसके लिए धनराशि बढ़ायी जाये और तेजी से इस काम को शुरू किया जाये।

दूसरा, मैं यह बताना चाहता हूं कि गोंडा-बहराइच, बहराइच से नानपारा रुपेडिहा रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन करना है। रुपेडिहा वह इलाका है, जो नेपाल से लगा हुआ है। रुपेडिहा एक छोटी और अच्छी सिटी है। वहां से नेपाल के लोगों का आना-जाना ज्यादा रहता है। वहां कस्टम ऑफिस भी है। अगर नेपालगंज तक यह रेलवे लाइन बन जाये, तो रेलवे को बहुत ज्यादा वित्तीय फायदा होगा।

तीसरी बात मैं बताना चाहूंगा कि वहां समपार फाटक नं. 42, जो शायद रेल मंत्री जी या ममता दीदी ने सैंक्शन किया है। मैं कहना चाहूंगा कि सबसे पहले इसका पैसा बढ़ाया जाये। इसको वित्तीय सहायता ज्यादा दी जाये और इस काम को तेजी से किया जाये। गोंडा-बहराइच-नानपारा, मेलानी मार्ग पर मैंने गायघाट और कैलाशपुरी में हॉल्ट के लिए मांग की थी। चूंकि छोटी लाइनें हैं, जंगल का इलाका है, इसलिए वहां के लोगों को आने-जाने में बहुत परेशानी होती है। अभी तक काम नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि यह मुझे इस बार किसी तरह भी मिले। रिशिया स्टेशन पर एक बड़गांवा चौराहा क्रासिंग की मांग है। वह काफी क्षतिग्रस्त है। इसलिए उस क्रासिंग को भी देने की कृपा की जाये। बुड़वल से लेकर बहराइच तक एक नयी रेलवे लाइन का सर्वे हुआ है। उस सर्वे को योजना आयोग में भेजा गया है। मैं चाहूंगा कि जैसे ही योजना आयोग उसे एप्रूवल देता है, उसे अतिशीघ्र बनाने की कृपा की जाये। रेल भाड़े में जो बढ़ोतरी की गयी है, उस संबंध में मैं कहना चाहता हूं गरीबों को देखते हुए, खासकर स्लीपर क्लास और जनरल क्लास में इस भाड़े को पुन वापिस लिया जाये। सुरक्षा ...(व्यवधान) मैं दो मिनट बोलना चाहूंगा। ...(व्यवधान) सुरक्षा के दृष्टिकोण से रेलवे में ज्यादा ...(व्यवधान) एक प्वाइंट और है कि सहजनवा से दोहरीघाट ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing Will go on record.

(Interruptions)[*]

---

[*] Not recorded

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): सभापति महोदय, रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे अनुमति दी, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। जब सुश्री ममता जी ने इस सदन में अपना पहला रेल बजट पेश किया था, तब उन्होंने यह घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद की अनुशंसा पर उनके संसदीय क्षेत्र में एक पीआरएस लगाया जायेगा। मैंने तत्काल अपनी अनुशंसा दे दी थी, लेकिन दो साल हो गये, अभी तक वह नहीं हो सका है। मैंने अपने संसदीय क्षेत्र में गया जिले के अन्तर्गत टिकारी, जो अनुमंडल मुख्यालय है, वहां के लिए अपनी अनुशंसा दी थी। मैं वर्तमान रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उनकी नेत्री का यह आश्वासन और घोषणा है, इसलिए वे उसे शीघ्र लागू करने का कष्ट करें।

दूसरा, मैं यह कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय उच्च पथ 98 जो अति व्यस्त सड़क है, उस पर आरओबी अभी तक नहीं है, जिसके चलते घंटों सड़क जाम रहती है और लोगों को परेशानी होती है।

तीसरा, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि कई वर्ष पहले बिहटा, औरंगाबाद रेल लाइन का सर्वे हुआ, लेकिन हर बजट में उसमें मात्र एक-आध करोड़ रुपये दे दिये जाते हैं, जबकि वह योजना लगभग 350 करोड़ रुपये से भी ज्यादा की है। आप उसमें और धनराशि का उपबंध करें और उस रेल लाइन को जल्द से जल्द निर्माण कराने की कृपा करें।

21.00 hrs

दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली से सासाराम के लिए एक नई रेलगाड़ी शुरू हुई है। मैं इसका स्वागत करते हुए कहना चाहता हूं कि अभी यह गाड़ी सासाराम से गया प्रतिदिन मेंटेन होने के लिए, क्लीन होने के लिए जाती है, लेकिन गया-औरंगाबाद के यात्रियों को टिकट और बुकिंग की सुविधा इसमें नहीं है। जब यह गाड़ी सासाराम से खाली क्लीन और मेंटेन होने के लिए जाती है, तो मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि आप गया और औरंगाबाद से भी उसकी बुकिंग कराइए, लोगों को यात्रियों को सुविधा होगी और रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा। मैं कोई टीका-टिप्पणी नही करना चाहता हूं, लेकिन वर्तमान रेल बजट में बिहार में जो पहले से...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

श्री सुशील कुमार सिंह: महोदय, मुझे अपना लिखित भाषण सभापटल पर रखने की अनुमति दी जाए।

MR. CHAIRMAN : You give it to the Minister.

Now it is nine o'clock. There are five more Members to speak. I would request all the Members to take two minutes each. Within 10 minutes we will finish the speeches. Afterwards, we will take the 'Zero Hour'.

SHRI K. P. DHANAPALAN (CHALAKUDY): Mr. Chairman, Sir, I would like to request that the Government may kindly take action to upgrade the post of Executive Engineer, Sabari Project to Dy. Chief Engineer at Muvattupuzha. Besides as office of F&CAO may be allowed in Kerala for supervising the construction works in Kerala.

In my constituency, the foundation stone was already laid on 12.12.2010 for the construction of the Nedumbassery Railway Station which is proposed near the International Airport at Nedumbassery. But no fund has been allotted for the work in the Budget.

Lastly, Sir, there are some stoppages of trains. I would request that stops may be allowed to the following trains at Aluva Railway Station. Train No. 16605 – Ernad Express – Mangalore-Thrissur-Ernakulam-Nagercoil; and Train No. 12075 – Jan Shatabdi Express – Thiruvananthapuram-Ernakulam-Thrissur-Kozhikode.

Then, the following trains may be allowed stops at Angamali and Chalakkudy Railway Stations. Train No. 16605 – Ernad Express – Mangalore-Thrissur-Ernakulam-Nagercoil, and Train No.6305-6306-Kannur-Ernakulam Express.

डॉ. विनय कुमार पाण्डेय (श्रावस्ती): माननीय अधिष्ठाता महोदय, आपने वर्ष 2012-13 के इस ऐतिहासिक महत्व के रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए धन्यवाद अर्पित करता हूं और राजधानी से भी तेज अपने क्षेत्र की जनता की डिमाण्ड्स आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री के समक्ष रखने से पहले इतना ही कहना चाहूंगा कि बड़े ही दिल से माननीय दिनेश त्रिवेदी जी ने यह रेल बजट बनाया था।...(व्यवधान)

महोदय, विगत तीन वर्षों से काफी डिमाण्ड रही है जनता की और इस बार उन्होंने बड़े ही दिल से ये प्रेम-पत्र भेजा है बांचने के लिए मुझे। मुकुल दा, मेरे क्षेत्र की जनता आज इस सभा के माध्यम से आप पर निगाहें गड़ाए बैठी हुई है और वह अपने हृदय को अपने हाथ में लेकर इन लाइनों के साथ बैठी हुई है कि मुकुल दा, मेरे क्षेत्र की जनता का दिल कर लो आक्यूपाई, मत देना रेड का सिगनल भाई। यह डिमाण्ड है उनकी - गोरखधाम एक्सप्रेस को करनैलगंज स्टेशन पर स्टापेज दिया जाए, गोंडा जंक्शन पर गोहाटी तथा उधर से गुजरने वाली अन्य राजधानी ट्रेन्स का वहां स्टापेज दिया जाए, गोंडा रेलवे अस्पताल का उच्चीकरण किया जाए, गोंडा में पड़ी हुई रेलवे की जमीन का सदुपयोग किया जाए। माननीय स्टील मिनिस्टर जी वहां जमीन ढूंढ रहे हैं, उनसे कोलाब्रेट करके उसका एक कारखाना वहां लगवा दिया जाए। गोंडा जंक्शन से जो इंटरसिटी जाती है और वहां से लूपलाइन होकर आनन्द नगर जाने वाली है, बलरामपुर, तुलसीपुर, पंचपेड़वा, उनका लिंकेज दिया जाए। यह पत्र मैंने पहले भी भेजा था। माननीय यूपीए चेयरपर्सन ने इस पर आश्वासन दिया था, माननीय प्रधानमंत्री जी का आश्वासन भी मिला था।

माननीय ममता दीदी का भी आश्वासन था, उनके बाद दिनेश त्रिवेदी जी ने भी आश्वासन दिया था। इस आशा और विश्वास के साथ और आपके निर्देश के साथ मैं नए रेल मंत्री जी को यह पत्र सौंप रहा हूं कि जो क्रासिंग है दुर्गापुर का गैसड़ी में, वहां समपार बनाया जाए तथा वहां फाटक लगाया जाए। बहराइच से होते हुए ऐतिहासिक बौद्ध तीर्थ स्थल से श्रावस्ती को जोड़ते हुए, बुद्ध गया मुख्यालय को जोड़ते हुए बलरामपुर से, अतरौला जोड़ते हुए इस रेल लाइन का निर्माण किया जाए। श्रावस्ती जनपद बॉर्डर का इलाका है, बीआरजीएफ के अंतर्गत है, एमएसडीपी में वह आच्छादित है और बॉर्डर एरिया डवलपमेंट में भी आच्छादित है, सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है, पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। यह लूप लाइन है गोरखपुर से गोंडा तक, जिसका आमान परिवर्तन का काम चल रहा है, उस पर और धन आबंटित करके उसे शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए।

श्री भक्त चरण दास (कालाहांडी): सभापति जी, मैं नए रेल मंत्री का स्वागत करते हुए इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। जब ममता जी रेल मंत्री थीं, तो 26 फरवरी 2010 को उन्होंने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि कालाहांडी में एक वैगन फैक्टरी होगी। उसके बाद 25 फरवरी, 2011 में भी उन्होंने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि अभी जमीन नहीं मिली है और जब वहां जमीन मिलेगी, तब यह काम किया जाएगा। जब उन्होंने 4 मार्च, 2011 को रेल बजट पर हुई चर्चा का जवाब दिया तो उन्होंने जो कहा, वह मैं यहां कोट करना चाहता हूं :-

> "If the Government will provide suitable site for the project, the Ministry is ready to establish another Wagon Factory in Kalahandi, as it is an under-developed area."

उसके बाद मैंने दस बार रेल मंत्रालय से सम्पर्क किया, चार बार यहां प्रश्न किया। मुख्य मंत्री जी ने भी जमीन देने की बात कही और मैंने राज्य सरकार को धन्यवाद दिया। उसके बाद जमीन दी गई, किसानों ने भी अपनी जमीन दी, जिसके एफिडेविट की कापी मैंने रेल मंत्रालय में एम.एम. को दिया, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को भी दी। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया, उसमें कालाहांडी में वैगन फैक्टरी की घोषणा करने के बजाए ओड़िशा के मुख्य मंत्री जी के क्षेत्र गंजाम जिले में खोलने की घोषणा की। मैं आपके माध्यम से संरक्षण चाहता हूं कि जो प्रतिबद्धता, जो समर्पण पहले दिखाया गया था, कालाहांडी एक पिछड़ा हुआ इलाका है, अगर वहां रेल वैगन फैक्टरी होगी तो वहां पर बेरोजगारी की समस्या का हल होगा और वहां का विकास होगा। इसी बात को सामने रखते हुए ममता जी ने कालाहांडी में रेल वैगन फैक्टरी खोलने की घोषणा की थी। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मैंने उन्हें इस सम्बन्ध में डाक्युमेंट दिया है। कल जब वह रेल बजट पर चर्चा का जवाब देंगे तो इस वैगन फैक्टरी के बारे में कंसिडर करेंगे।

सभापति महोदय, अगर कालाहांडी जैसे जिले में घोषणा करके, उसे पूरा नहीं किया जाता है, तो मेरा संसद में रहने का कोई मतलब नहीं है। इससे अच्छा है कि मैं संसद से रिजाइन कर दूं, या आमरण अनशन पर बैठूं। अगर रेल मंत्री जी यह घोषणा नहीं करेंगे तो मैं सोमवार से आपके सामने, आपके संरक्षण में यह टेबल करता हूं कि सोमवार से मैं संसद में आमरण अनशन पर बैठूंगा।

श्री सुरेश काशीनाथ तवारे (भिवन्डी): सभापति जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र भिवंडी में मेरी इच्छा है कि भिवंडी से सीएसटी और भिवंडी से चर्च गेट, दो लोकल ट्रेन जल्द से जल्द शुरू की जाएं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wait for a minute. Already you have placed your written speech on the Table. Therefore, your speech cannot be now taken on record. Please take your seat.

SHRI SURESH KASHINATH TAWARE: Please allow only one minute. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: That cannot be done. When you have placed your speech on the Table, now your speech will not go on record.

(Interruptions)[*]

Now, Shri Pradeep Kumar Singh.

[*] Not recorded

श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया): महोदय, वर्ष 2012-2013 रेल बजट की चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे समय दिया, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। महोदय, एक घंटा पचास मिनट तक पूर्व के रेल मंत्री जी ने जो यहां पर चर्चा की, मैं उस पर बताना चाहता हूं कि बड़ी ही आसानी से " जोर का झटका धीरे से मारा " और गरीब आदमी का रेल किराया बढ़ा दिया।

महोदय, मैं अररिया संसदीय क्षेत्र से आता हूं जो नेपाल के बार्डर पर है। उस धरती से आता हूं जहां फणीश्वर नाथ रेणू जैसे साहित्यकार पैदा हुए। उस धरती से आता हूं जहां रामलाल सिंह स्नेही और द्विज द्विवेदी जैसे साहित्यकार पैदा हुए हैं। नेपाल से हमारा रिश्ता रोटी और बेटी का है। हमारे यहां से एक-मात्र ट्रेन सीमांचल एक्सप्रेस चलती है जिसे दिल्ली तक आने में 24 से 28 घंटे का समय लगता है। महोदय, मैं बड़ी ही हास्यास्पद बात बताना चाहता हूं कि उस ट्रेन में न तो कोई पेंट्री कार है और न ही एसी का फर्स्ट-क्लास का डब्बा है, न थर्ड-क्लास का डब्बा है, एक ही डिब्बा एसी-टू टीयर और एसी-थर्ड-टीयर का डब्बा है। उस एरिया को देखा जाए तो वह काफी रैवेन्यू देने वाला एरिया है और मैं पूर्व के रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं और मेरी दो तीन बातें हैं, मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता हूं। कटिहार से आम्रपाली एक्सप्रेस अमृतसर तक चलती है। महोदय, उस ट्रेन को कटिहार के बजाए जोगबनी से चलाया जाए। इंटरसिटी एक्सप्रेस कटिहार से चलकर पटना आती है, उसे कटिहार के बदले जोगबनी से चलाया जाए। सहरसा से फारबिसगंज रेल लाइन का गेज वर्जन 1993 के सप्लीमैंट्री बजट में पास हो गया था लेकिन अभी तक काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है।

बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि पूर्व के रेल मंत्री जी ने रानीगंज में शिलान्यास किया था जिसमें मात्र एक करोड़ रुपया दिया गया है और इस बजट में उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। सुपोल से अररिया और अररिया से गलगल्लिया तक का दोनों लेन का शिलान्यास किया था। महोदय, हमारे यहां जोगबनी से कोलकाता सप्ताह में तीन दिन ट्रेनें चलती हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को कहना चाहूंगा कि उसे सप्ताह के सातों दिन चलाया जाए। एक ट्रेन राजरानी एक्सप्रेस की तरह जोगबनी बार्डर से पटना के लिए चलाई जाए। नेपाल से अनेक सैलानी वहां आते हैं और भारत की सांस्कृतिक राजधानी बनारस कहलाती है और घूमने-फिरने और बहुत सारे संस्कारों के लिए लोग वहां आते हैं। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि हमारे जोगबनी बार्डर एरिया से सीधी ट्रेन बनारस के लिए चलाई जाए। जिस अररिया से मैं जीतकर आता हूं वहां पर आज भी अररिया कोर्ट स्टेशन पर सिग्नल की व्यवस्था नहीं है, मात्र हॉल्ट है। मैं अररिया कोर्ट को पूर्ण स्टेशन के दर्जे की मांग करता हूं।

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, more than 200 hon. Members participated in this Railway Budget discussion. Now, the list is fully exhausted. The hon. Minister of Railways is going to reply tomorrow.

Now, we will be taking up ‘Zero Hour’.

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान सीमांत राज्यों जैसे जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, अरूणाचल प्रदेश और उत्तराखंड की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। उत्तराखंड एक ऐसा पहाड़ी राज्य है, जिसकी सीमाएं दो पड़ोसी देशों चीन और नेपाल से लगती हैं। अतः सुरक्षा की दृष्टि से यह एक अति महत्वपूर्ण राज्य है। यदि ऊंची पहाड़ियों पर सुगम यातायात की दृष्टि से देखें, तो चीन ने तिब्बत के लासा तक रेलवे लाइन पहुंचा दी है एवं साथ के सीमा क्षेत्र में सड़कों का जाल बिछा दिया है। इस बात को सरकार द्वारा गंभीरता से लेना चाहिए और सीमांत क्षेत्रों में भी सड़कों का निर्माण पहली प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए, जिससे हमारी सेना का आवागमन एवं उनको भेजी जानी वाली रसद, आयुद्ध एवं खाद्य सामग्री किसी भी आपात स्थिति में त्वरित रूप से पहुंचाई जा सके। बीआरओ काट 4500 करोड़ रुपए का जो बजट है, उसमें से केवल 2200 करोड़ रुपया ही खर्च हुआ है।

अतः मेरा आपके माध्यम से केंद्र सरकार से अनुरोध है कि इस तरफ विशेष रूप से ध्यान केंद्रित कर सीमांत क्षेत्रों में अविलम्ब सड़कों का निर्माण कराया जाए।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): महोदय, मैं आपके माध्यम से दिनांक 18 मार्च को प्रभात खबर अखबार में "कोयले का खेल" शीर्षक से प्रकाशित खबर की ओर सदन एवं सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

महोदय, एक तरफ यह सरकार बिहार के बरौनी एवं कांटी थर्मल पावर प्लांट के लिए कोल लिंकेज नहीं दे रही है तो वहीं दूसरी ओर इस अखबार के अनुसार वर्ष 2009 के लोक सभा चुनाव से ठीक पहले निजी कम्पनियों को कोल ब्लॉक का आवंटन किया गया, जिसमें करीब 8 लाख 80 हजार करोड़ रुपए के राजस्व का घाटा हुआ है।

महोदय, यह ऐसा घोटाला है, जिससे 2जी स्पेक्ट्रम घोटाला भी बौना लगता है।

महोदय, एक तरफ तो निजी कम्पनियों को मुफ्त में कोयला ब्लॉक दिया गया, वहीं बिहार सरकार को बढ़ी हुई दर पर कोल ब्लॉक आवंटित करने के लिए अधिसूचना जारी की गई। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि इस घोटाले की सीबीआई से जांच कराई जाए तथा बिहार के पावर प्लांट के लिए यथाशीघ्र कोल लिंकेज दिया जाए।

महोदय, निजी कंपनियां को कोल ब्लॉक एलोटमेंट हुए हैं, उस कम्पनी का नाम उजागर किया जाए। धन्यवाद।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA): Mr. Chairman, Sir, I am raising an urgent matter of public importance by requesting the Government to introduce a Bill to establish a Carbon Exchange Market.

India has led the global climate change initiative and also benefited from the Clean Development Mechanism projects. But it does not have a single Carbon Exchange Market operating in the country. Rapid industrialization should not put our prosperity in doom. Climate change could adversely affect the livelihoods of poor farmers who rely on agriculture. Agriculture contributes a meagre 14 per cent of our national income. But it provides employment to nearly 60 per cent of the Indian population. Is it not our responsibility to support these poor farmers? Is it not our responsibility to make our motherland safe for our kinds?

MR. CHAIRMAN : What do you want from the Government? You tell your demand.

SHRI ANTO ANTONY : My request is that the Government should introduce a Bill for the establishment of a Carbon Exchange Market. It should immediately provide base and capital support and incentivize the industry to take advantage of these markets. It will provide a great relief to the small and marginal farmers for their contribution in sequestrating the carbon from the environment. So far India has been trading carbon through the international markets and does not have a domestic Carbon Exchange Market.

Therefore, I would again plead with the Government to introduce a Bill to establish a domestic Carbon Exchange Market for plantation using its forward industrial linkage. This would be a pioneering initiative, which would help the country to lead the global initiative on Climate Change. Thank you.

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): Sir, I also want to associate myself with the issue raised by Mr. Anto Antony.

MR. CHAIRMAN: Okay, you send a slip at the Table. Your name will be associated on this issue.

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति महोदय, मैं शून्यकाल के माध्यम से आपका ध्यान लोकमहत्व के विषय की ओर करना चाहता हूं।

महोदय, भारत सरकार के विदेश मंत्रालय ने पासपोर्ट सेवा को केन्द्रीयकृत करने की दृष्टि से हर राज्य में, जहां कैपिटल था वहां पहले से पासपोर्ट सेवा केन्द्र था, लेकिन आवश्यकतानुसार एक या दो ज्यादा पासपोर्ट सेंटर बनाने की योजना बनाई गई। पूरे देश में पचास पासपोर्ट सेवा केन्द्र खोलने का प्लान किया गया। केरल में दस, पंजाब में सात, आंध्र प्रदेश में सात, तमिलनाडु में आठ, कर्नाटक में चार, गुजरात में पांच, लेकिन मैं उस डिटेल में नहीं जाना चाहता हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि राजस्थान भौगोलिक रूप से देश का सबसे बड़ा प्रदेश है।

जयपुर में पासपोर्ट सेवा केंद्र है, जोधपुर में भी खोला है। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र से आता हूं, बीकानेर डिवीजनल हैडक्वार्टर है, समभाग मुख्यालय है, इसके आसपास श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, चुरु, बीकानेर और नागौर जिले लगते हैं। हमें सीकर के अधीन कर दिया गया है, यह डिवीजनल हैडक्वार्टर में ही है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि बीकानेर समभाग मुख्यालय पर पासपोर्ट केंद्र की सेवा दी जाए ताकि सात-आठ जिलों को लाभ हो सके। धन्यवाद।

श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार के ध्यान में लगभग 5 लाख लघु बचत एजेंटों के मामले को लाना चाहता हूं। केन्द्र सरकार ने देश के नागरिकों से छोटी छोटी बचत के माध्यम से एक भारी भरकम राशि को इकट्ठा करने की योजना बनाई है और इसी का एक मुख्य कारण रहा है कि विश्व जब आर्थिक मंदी से गुजर रहा था तो भारत पर उसका केवल आंशिक असर ही रहा। ऐसी विभिन्न एजेंसियों को 1-10-1960 में युक्तीकरण करने के उपरांत ग्रामीण शहरी क्षेत्र में एक स्टैंडर्डाइज्ड एजेंसी सिस्टम को बनाया गया। इस समय यह एजेंसी किसान विकास पत्र, नेशनल सेविंग सर्टिफिकेट, टाइम डिपोजिट अकाउंट, मंथली इंकम स्कीम, सीनियर सिटीजन अकाउंट में कार्यरत है। ये सभी योजनाएं एजेंटों व उनके सहयोगियों द्वारा कमीशन के आधार पर चलाई जा रही थी और उन्हें 1981 से पूर्व 2.5 प्रतिशत और 1981 के बाद 2 प्रतिशत कर दिया गया था। इसके उपरांत 1988 में यह कमीशन घटाकर एक प्रतिशत कर दिया गया। सरकार द्वारा गत वर्ष श्रीमती श्यामला गोपीनाथ कमेटी रिपोर्ट की अनुशंसा के माध्यम से तृतीय वित्त कमीशन को स्माल सेविंग एजेंसी को दिए जाने वाला कमीशन 1 प्रतिशत से घटाकर आधा प्रतिशत करने का निर्णय लिया गया है और...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You make specific point.

श्री वीरेन्द्र कश्यप: पीपीएफ व एससीएसएस पर तो कमीशन बिल्कुल समाप्त किया जा चुका है। इस निर्णय के अनुसार...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: What do you want? You tell that. Do not quote all the reports. It is not a report reading place.

श्री वीरेन्द्र कश्यप: इस निर्णय से एसएएस, पीपीएफ तथा महिला प्रधान बचत योजना के 5 लाख एजेंट प्रभावित होने जा रहे हैं और जहां इससे ये एजेंट और सहयोगी कार्यकर्ताओं की रोजी-रोटी छिन जाएगी और वहीं महिला प्रधान बचत योजना यानी जिस योजना को पूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1 अप्रैल 1972 को इसलिए लागू किया था कि घरेलू महिलाओं को बचत के बारे में शिक्षित किया जाए तथा देश में आर्थिक ढ़ांचे को और ताकतवर बनाया जा सके, इस प्रकार के निर्णय से महिला सशक्तीकरण को भी भारी नुकसान होगा।...(व्यवधान) इसलिए मेरा वित्त मंत्री से आग्रह है कि रिपोर्ट को लागू न करके इस पर पुनर्विचार किया जाए।

सभापति महोदय : श्री वीरेन्द्र कश्यप द्वारा उठाये गये विषय के साथ श्री राजेन्द्र अग्रवाल और श्री अर्जुन राम मेघवाल जी को भी सम्बद्ध किया जाए।

श्री कामेश्वर बैठा: सभापति महोदय, मैं सदन के माध्यम से शून्य काल के दौरान अपने संसदीय क्षेत्र के पलामू जिले के अन्तर्गत वैट तकनीक पर आधारित बंद पड़े जपला सीमेंट फैक्ट्री को व हमारे क्षेत्र के तमाम माइन्स चाहे कोयले की माइन्स हों या बॉक्साइट की माइन्स हों या ग्रेफाइट की माइन्स हों, इन तमाम माइन्स के मामले पर वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय भारत सरकार का ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र बेरोजगारी, भुखमरी, सामन्तों का उत्पीड़न, जनता का पलायन, प्राकृतिक आपदा तथा उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र है। इस क्षेत्र में मात्र एक जपला सीमेंट फैक्ट्री थी जिसकी स्थापना वर्ष 1921 में की गई थी जिससे स्थानीय जनता रोजी-रोटी अर्जित कर रही थी। बेकारी की समस्या कुछ हद तक दूर हो रही थी और राज्य सरकार को राजस्व की प्राप्ति हो रही थी जिसे एकाएक बंद कर दिया गया।

राज्य गठन के बाद झारखंड औद्योगिक नीति 2001 के अन्तर्गत पुनर्वास समिति दिनांक 17-12-2003 की बैठक में इस इकाई को दुबारा चालू करने के मामले पर विचार किया गया।

महोदय, आज देश में श्रम शक्ति को बढ़ाने और बेरोजगारी दूर करने के लिए भारत सरकार तरह तरह की औद्योगिक नीति अपना रही है। ऐसी विषम परिस्थिति में इसे बंद करना औद्योगिक नीति तथा श्रम शक्ति के विरुद्ध है।

पुन: 20-07-2007 को लाइम स्टोन माइनिंग लीज के पुनर्नवीकरण के संबंध में विचार किया गया। कब तक सरकार विचार करती रहेगी? यह बात मेरी समझ में नहीं आती।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: That is all. Please take your seat. Whatever you wanted to say, you have already said.

… (*Interruptions*)

श्री कामेश्वर बैठा : इसलिए झारखंड औद्योगिक नीति 2001 एवं झारखंड उद्योग पुनर्वास योजना 2003 के आलोक में इस फैक्ट्री को चालू करने के लिए तुरंत प्रमोटर से प्रस्ताव प्राप्त करने की मांग करता हूं। धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN: Now, nothing will go on record.

(Interruptions)[*]

SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): A rare opportunity is given in 'Zero Hour'. Why should you not allow us one or two minutes? We are waiting here to raise matters in the 'Zero Hour'. Why should you not allot some more time?

MR. CHAIRMAN: No, he has already said what he wanted.

SHRI S.S. RAMASUBBU : Human resource development is essential for the development of this nation. In order to develop the human resources, education is very important. Our Government is giving more thrust to education and it allocates huge amount of money and takes effective steps to eradicate illiteracy and to provide standard education. However, due to huge cost of education, students are facing lot of difficulties in paying their fees, particularly in higher education and are opting for educational loan.

The Union Government is taking all out efforts in getting education loan to the students at affordable rate of interests and it can be repaid after completing their education/ getting employment.

In spite of directions from the Government to simplify the procedures for extending of hassle free education loan, lot of complaints are arising regarding

[*] Not recorded

denial of loans to students by the banks because of cumbersome procedures and various other reasons with *malafide* intentions.

In a recent case, Sir, in my Constituency, a student of higher education is denied loan by ICICI Bank of Sundra Pandya Puram area just because of this reason quoting that he has secured only 55% marks in HSC, which is less than 60% qualifying marks.

It is difficult to comprehend that once students are considered admission on the basis of the qualifying marks secured by them but the same students are rejected by the banks for education loan citing that the marks secured by them are less. Banks are fixing their own norms contrary to the interests of the students, with the result, the education of students, particularly the students from rural background and poor families, are greatly affected.

I shall, therefore, urge upon the Union Government to issue necessary directions to the bank authorities to ease the norms for providing education loan and ensure that the students should not put into much hardship.

SHRI S. SEMMALAI (SALEM): Thank you, Mr. Chairman, Sir. The State of Tamil Nadu is reeling under an acute power shortage. To tide over the crisis, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu is taking number of steps. Besides, some projects are yet to be cleared by the Centre. An important project, namely, Kundah Pumped Storage Hydroelectric Project is one among them. The project is awaiting for the clearance of Central Water Commission. Even after getting NoC from Geological Survey of India and Tamil Nadu Pollution Control Board, the Central Water Commission has not yet given its clearance.

The Cauvery water dispute is cited as reason. Sir, this project is nothing to do with the Cauvery river dispute. This is pumped storage scheme. There is no consumption of water or diversion of water. The project is going to be implemented by utilizing the water in a recycling method. It depends entirely on the catchments in Tamil Nadu. My revered leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi has taken up this issue with the Centre several times.

Considering all these facts, I urge the Central Government to clear the project immediately.

Mr. Chairman, Sir, I appeal to the hon. Minister of Water Resources to look into this issue and to get the project cleared at once.

श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगाँव): सभापति जी, छत्तीसगढ़ कबीरधाम कवर्धा जिला चार ब्लाकों का जिला है और चार में से तीन ब्लाक शैक्षणिक रूप से पिछड़े ब्लाकों में आते हैं। यहां पर संरक्षित अनुसूचित जनजाति वर्ग के वेगा आदिवासी लोग निवास करते हैं और इस क्षेत्र में शिक्षा का उतना विस्तार नहीं हुआ है, जितना होना चाहिए। मैंने कई बार भारत सरकार के मानव संसाधन विकास मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाया कि वहां एक केन्द्रीय विद्यालय प्रारम्भ किया जाए। परंतु सकारात्मक नजरिया नहीं होने की वजह से मैं यह विषय सदन में लोक महत्व के विषय के रूप में उठा रहा हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि कबीरधाम जिले में इसी वर्ष केन्द्रीय विद्यालय प्रारम्भ किया जाए।

श्री जयवंत गंगाराम आवले (लातूर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। हम जीरो ऑवर के लिए पिछले चार घंटे से यहां बैठे हैं।

मैं गरीबों की स्वास्थ्य सेवा ठीक से उपलब्ध न हो पाने की पीड़ा को दबा नहीं पा रहा हूं। खासकर निजी अस्पतालों में गरीबों को स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध होने में बड़ी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। देश में कई ऐसे नामचीन अस्पताल, निजी अस्पताल हैं, जिन्हें सरकार ने सस्ती दरों पर जमीन आबंटित की थी, जिनकी शर्त थी कि दस प्रतिशत बैड और 25 प्रतिशत ओपीडी सेवाएं गरीबों को मुफ्त में मुहैया करायेंगे। लेकिन बार-बार शिकायतें आने क बावजूद भी इस मामले में सरकार ने ही नहीं, बल्कि उच्च न्यायालय और उच्चतम न्यायालय ने भी दखल दी और गरीबों का रिजर्वेशन बरकरार रखने का फैसला सुनाया। बावजूद इसके प्राइवेट अस्पताल इससे कन्नी काटते हैं। एक सरकारी रिपोर्ट के मुताबिक दिल्ली के ही 19 बड़े अस्पताल गरीबों को इलाज मुहैया कराने में फेल रहे। इनमें एस्कार्टस, सर गंगाराम, जस्सा राम, खोसला मेडिकल इंस्टीट्यूट, रॉकलेण्ड, माता चमन देवी, भगवान महावीर, जी.एम. मोदी, मैक्स बालाजी, विमहांस, एम.के. डब्ल्यू हास्पीटल आदि हैं। जो गरीबों को ठीक से इलाज उपलब्ध नहीं करा रहे हैं।

महोदय, मैं सरकार से गरीबों के हित में मांग करना चाहता हूँ कि इस प्रकार के निजी अस्पतालों पर लगाम कसी जाए तथा इन्हें गरीबों का इलाज मुफ्त में करने के निर्देश दिए जाएं।

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Mr. Chairman, I thank you for giving me this chance to raise a matter of urgent public importance.

In Kerala, Kuttanad and Manthuruthi islands belong to my parliamentary constituency. Geographically these two places are very difficult to have access to because rivers and lakes are surrounding Kuttanad and Manthuruthi islands. People are living in adjacent sides of the rivers and lakes. There is no road connectivity. There are no bridges. Government of Kerala or the local Panchayats are not able to provide roads and bridges.

Therefore, I would like to request the Government of India to provide road connectivity as well as bridges. I request the Government to announce a package of Rs.1000 crore for the development of infrastructure in Kuttanad and also in Munthuruthi islands.

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): सभापति महोदय, मैं एक अति लोक महत्व के सवाल को आपके सामने जीरो ऑवर के तहत उठाना चाहता हूँ। हमारे यहां से ट्रेन संख्या - 15707-15708 आम्रपाली एक्सप्रेस चलती है, जो 1805 किलोमीटर की दूरी तय कर के कटिहार से अमृतसर को जाती है। एक दूसरी ट्रेन सीमांचल एक्सप्रेस, जो नेपाल के बॉर्डर के पास जोगबनी से चल कर 1383 किलोमीटर की दूरी तय कर के आनंद विहार तक जाती है। दुख का विाय यह है इन दोनों महत्वपूर्ण ट्रेनों में कोई पेंट्री कार नहीं है जिससे खान-पान की काफी दिक्कतें होती हैं। इस कारण लोगों को बाहर से खरीद कर खाना-पीना पड़ता है, जिससे कई बार जहरखुरानी की घटनाएं हुई हैं और लोगों की मौतें भी हुई हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह आग्रह करता हूँ कि इन दोनों ट्रेनें में तत्काल पेंट्री कार की व्यवस्था की जाए।

कुमारी सरोज पाण्डेय (दुर्ग): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से छत्तीसगढ़ में धान के समर्थन मूल्य के विाय पर सदन में अपनी बात रखना चाहती हूँ। माननीय महोदय, इस देश में किसान हमारे अन्नदाता हैं। किसानों के द्वारा जो पैदावार की जाती है, उसका लागत मूल्य भी उन्हें प्राप्त नहीं हो पाता है। छत्तीसगढ़ में धान मुख्य फसल है और मुख्यतः मानसून पर निर्भर करती है।

सभापति महोदय, धान का समर्थन मूल्य सन् 2010-11 में 1000 रूपये प्रति क्वींटल था और सन् 2011-12 में समर्थन मूल्य 1080 रूपये प्रति क्वींटल घोाित किया गया था। अर्थात धान के समर्थन मूल्य में मात्र 8 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गई है। लगातार सभी चीजों के दाम बढ़े हैं। पेट्रल, डीजल आदि की कीमत के साथ मुद्रास्फीति की दर भी इससे ज्यादा रही है। खाद की कीमत भी बढ़ी है। इसके बाद भी सरकार के

द्वारा धान का जो समर्थन मूल्य निर्धारित किया गया है, मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ता है कि एक तरफ इस देश का किसान आत्महत्या करने के लिए मजबूर हो जाता है। वह अपनी मेहनत की लागत भी नहीं पाता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध करना चाहती हूँ कि सरकार समर्थन मूल्य पर ध्यान देते हुए उचित समर्थन मूल्य जारी करे।

SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI): Thank you, Chairman, Sir. Today, education has become very expensive and out-of-reach for the poor students, and getting an employment has become a daunting task without a professional educational qualification. So, it has become necessary for every student to go in for higher education whether he or she belongs to rich or poor section of the society.

For the economically weaker students, bank loan is the only source to attain higher educational qualification. However, the banks are offering educational loan at an exorbitant rate of interest, which is nearly 14 per cent per annum. Of course, this is not affordable to the parents of students belonging to poor families. The banks are offering home loans and car loans at much lower rates than educational loan. The banks are offering car loans at an interest rate of nearly 11.50 per cent per annum and home loans at the interest rate of nearly 11 per cent per annum. Further, the banks are releasing installments of educational loans on a yearly-basis, and every year the installments are released only after re-payment of the interest of the previous year. This causes a lot of hardship to the poor students. Hence, this provision should be abolished. The students should be allowed to have a grace period for repayment of their interest on the principal loan amount, that is, till he / she gets a job.

Therefore, I urge upon the Government to provide educational loans to the students at lower rate of interest than any other loans provided by the banks, and also make a provision to waive-off the educational loan for the poor students who were not able to repay it due to unemployment as is being done in the case of farmers.

SHRI K. P. DHANAPALAN (CHALAKUDY): Sir, I would like to raise an important matter today pertaining to the Thiruvanchikulam Mahadeva Temple, which is a very old temple. This temple is said to be constructed during the reign of Chera Kings who ruled over South India during the 12th Century AD.

The Thiruvanchikulam Temple is in a degenerated state. This temple is under the control of the Archeological Survey of India (ASI). Hence, I would request that necessary steps may be taken for the protection of this ancient temple at Thiruvanchikulam and also the Vadakkumnathan Temple at Thrissur.

Besides, adding to the natural beauty of the area, Chalakudy has ten major pilgrim centres, namely, Thiruvanchi Kulam Matradeva and Bhagavathy Temple, Kodungallur; Cheraman Juma Masjid, Kodungallur; Mar Thoma Church, Azhikode; Keelthazhi Siva Temple at Kodungallur; birthplace of Sri Sankaracharya at Kalady; St. Thomas Church Malayattoor and Ambazhakkad; Sivarathri Manappuram at Aluva; and Church of Kadamattathu Kathanar at Kadamattom. I would also request that necessary steps may be taken for the protection of these ancient monuments, and special financial assistance may be allowed for the development of this Region.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपने क्षेत्र के गैस उपभोक्ताओं की कठिनाई की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मेरे क्षेत्र में, विशेषकर हापुड़ में अनेक ऐसे गैस के वितरक हैं, जो गुंडागर्दी की सीमा तक मनमानी करते हैं और गैस उपभोक्ताओं को परेशान करते हैं। लोगों को नए कनेक्शन नहीं देते हैं और यदि कनेक्शन देते हैं तो चूल्हा आदि अन्य चीजों को साथ में देकर लाभ कमाना चाहते हैं। मैं उन्हें पत्र लिखता हूं, लेकिन वे उसका भी मान नहीं रखते। मंत्रालय के द्वारा जो स्वीकृति के पत्र गए हैं, उसके आधार पर भी वे गैस के कनेक्शन नहीं देते हैं। इसके अलावा गैस की बुकिंग के अंदर भी देरी करते हैं और लोगों को दो-दो महीने में गैस प्राप्त होती है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि इसकी जांच करायी जाए। वहां बहुत बड़ी मात्रा में कालाबाजारी हो रही है। वितरक ही यह बता देते हैं कि उस जगह चले जाइए, सात-आठ सौ रूपए में

सिलेंडर वहां से मिल जाता है। मैं उनका नाम उल्लेख नहीं करना चाहता हूं। मुझे आशा है कि सरकार इसका संज्ञान लेगी, कार्रवाई करेगी और आगे से गैस उपभोक्ताओं को असुविधा नहीं होगी।

डॉ. विनय कुमार पाण्डेय (श्रावस्ती): महोदय, शून्य काल के दौरान आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती, जो बौद्ध तीर्थस्थली भी है, पर्यटन की दृष्टि से, वनांचल की दृष्टि से, रिजर्व फारेस्ट के नाते और अंतर्राष्ट्रीय सीमा नेपाल से जुड़े होने के नाते, सामरिक दृष्टि से भी अपना बड़ा अलग ही महत्व रखती है और अति संवेदनशील है।

महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र अति पिछड़ा और बड़ा ही उपेक्षित रहा है। आप इसी बात से अंदाजा लगा सकते हैं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में बैकवर्ड रीजन ग्रांट फंड, बॉर्डर एरिया डेवलपमेंट प्रोजेक्ट और एमएसडीपी जैसी भारत सरकार की योजनाएं लागू हैं, जो पिछड़े हुए क्षेत्र के उन्नयन के लिए लागू की जाती हैं और उसे उनसे आच्छादित किया जाता है। उस क्षेत्र में राप्ती नदी बरसात के दिनों में, चौमासे में अति-प्लावन की स्थितियों में बड़ा ही भयानक रूप धारण कर लेती है और शिवालिक रेंज से निकलने वाले नाले अपने उफनते हुए जल में तमाम गाँवों को समाहित कर लेते हैं। यह बड़ी दयनीय स्थिति हो जाती है। जमनहा ब्लाक में राप्ती नदी पर एक पुल मधवाघाट पर निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है। इससे हरिहरपुर रानी ब्लाक और सिरसिया ब्लाक के लोगों की मुख्यालय से दूरी घटकर केवल 24 किलोमीटर रह जाएगी, जो अभी 47 किलोमीटर घूमकर आते हैं। यह सामरिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण है। वहाँ रिज़र्व फॉरैस्ट है। फॉरैस्ट में वृक्षों का अवैध कटान होता है, नक्सलियों के छिपने की भी जगह वह है, जिसके कारण उसका अपना महत्व है। मैं आपके माध्यम से चाहूँगा कि सरकार बॉर्डर एरिया डैवलपमैंट में इसको शामिल करने के लिए तत्काल कदम उठाए।

श्री पूर्णमासी राम (गोपालगंज): सभापति जी, हमारे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र बिहार राज्य के गोपालगंज में सबेया हवाई अड्डे का निर्माण सन् 1932 में हुआ था। द्वितीय विश्वयुद्ध की लड़ाई में 1945 और 1962 के युद्ध में इस हवाई अड्डे का उपयोग किया गया था। आज भी इस हवाई अड्डे की स्थिति बहुत ही अच्छी है परंतु यह मरम्मती एवं रखरखाव के अभाव में खराब हो रहा है। सरकार नये हवाई अड्डों का निर्माण करने के लिए ज़मीन खोज रही है जबकि इस हवाई अड्डे की ज़मीन बेकार पड़ी हुई है। मैं आपके माध्यम से नागर विमानन मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इस हवाई अड्डे की मरम्मती कराकर अंतर्राज्यीय विमान सेवा शुरू कराने का कष्ट करें।

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति जी, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान एक बहुत महत्वपूर्ण विषय की ओर आकृष्ट

कराना चाहता हूँ हालांकि उस विषय पर आज सुबह चर्चा हुई है और हमारी नेता सुषमा स्वराज जी ने, शरद यादव जी ने, माननीय मुलायम सिंह जी ने तथा सभी नेताओं ने अपनी चिन्ता प्रकट की है। मैं भी उसमें अपनी चिन्ता प्रकट करते हुए कहना चाहता हूँ कि योजना आयोग ने देश के गरीबी रेखा के जो आँकड़े जारी किये हैं, वे ज़मीनी हकीकत से बहुत दूर हैं। योजना आयोग ने जो गरीबी रेखा की पात्रता के मापदंड निर्धारित किये हैं, उस पर देश भर में भारी आक्रोश है क्योंकि आयोग ने कहा है कि देश में ग्रामीण क्षेत्र में रहने वाले लोग यदि 22.42 रुपये प्रतिदिन तथा शहरी क्षेत्रों में 28.65 रुपये प्रतिदिन कमाकर खर्च कर रहे हैं तो वे गरीबी रेखा में नहीं आ सकते। इससे बड़ा और क्रूर मज़ाक गरीबों के साथ नहीं हो सकता। योजना आयोग देश की वास्तविकता को जाने बगैर इस तरह के निर्णय देकर यदि देश को गुमराह करेगा तो भयंकर विस्फोट की स्थिति का निर्माण होगा। आयोग ने कहा है कि पाँच वर्षों में कुल आबादी में 7.3 फीसदी गरीबी कम हुई है, अतः देश में 6 करोड़ 30 लाख लोग बीपीएल से ऊपर उठ चुके हैं। ये आँकड़े एकदम गलत हैं। देश में कुल आबादी के 60 प्रतिशत लोग गरीबी का दंश झेल रहे हैं। प्रकृति ने तो उनको गरीब बनाकर वैसे भी बड़ी सज़ा दी है, अब केन्द्र सरकार भी गरीबों का हक उनसे छीनने में लगी है। मैं मध्य प्रदेश का उदाहरण दे रहा हूँ। आज बीपीएल में 76 लाख परिवार हैं, लेकिन केन्द्र सरकार मात्र 42 लाख परिवारों को बीपीएल में मानती है जबकि राज्य सरकार ने ग्रामीण क्षेत्रों में तहसीलदार तथा शहरी क्षेत्रों में एस.डी.एम. के न्यायालय में जिनकी पात्रता थी, उन्हीं को बीपीएल में शामिल करने का काम किया है। मेरी मांग है कि योजना आयोग तत्काल ऐसे आँकड़ों पर रोक लगाए तथा ज़मीनी हकीकत जानने के लिए पुनः एक कमेटी बनाई जाए। श्री अर्जुन सेनगुप्ता की रिपोर्ट कहती है कि देश के 80 प्रतिशत लोग 20 रुपये प्रतिदिन से कम में गुज़ारा कर रहे हैं और योजना आयोग 22 रुपये कमाने वालों को गरीब मानने को तैयार नहीं है। ऐसा अन्याय तत्काल बंद किया जाए।

श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर): सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने बहुत ही महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आर.सी.एम. (राइट कंसैप्ट मार्केटिंग) के वितरकों के समक्ष उत्पन्न भुखमरी की स्थिति की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। भीलवाड़ा राजस्थान की एम.एल.एम. की आर.सी.एम. कंपनी द्वारा तैयार दैनिक उपयोग के उत्पादों की बिक्री के लक्ष्यों को पूरा करके लोग इंसैन्टिव प्राप्त करते रहे हैं और उससे अपने परिवार का जीविकोपार्जन करते रहे हैं। देश भर में इस काम में 1 करोड़ 37 लाख लोग लगे हुए हैं, पर सरकार द्वारा चिट फंड एवं मनी कलैक्शन के आरोप में उपरोक्त कंपनी को 8 दिसम्बर 2011 को सीज़ कर दिया गया है जिससे उसके सारे स्टोर बंद हो गए हैं। परिणामस्वरूप कंपनी के उत्पादों की बिक्री से जुड़े लोग बेरोज़गार हो गए हैं और

उनके परिवार के सामने भुखमरी की स्थिति पैदा हो गई है। सरकार के इस कदम के खिलाफ आर.सी.एम. कंज्यूमर एंड डिस्ट्रिब्यूशन वेरिफिकेशन एसोसियेशन की अगुवाई में बड़ी संख्या में लोग जंतर मंतर पर धरना दे रहे हैं। कई दिनों से यहां धरना चल रहा है। उनका कहना है कि केरल में 360 मल्टी लेवल मार्केटिंग कम्पनियां कार्यरत थीं, जिन्हें बंद कर दिया गया था। कम्पनी के कारोबार से जुड़े लोगों द्वारा जब वहां की सरकार को कम्पनी की गतिविधि के विषय पर विस्तार से जानकारी दी गई, तो वहां की सरकार ने एक गाइड लाइन बनाई और उसी के आधार पर दो कम्पनियां आरसीएम और एमएलएम काम कर रही हैं। सरकार ने एमएलएम पर कोई कानून नहीं बनाया है। वितरण से जुड़े लोग चाहते हैं कि सरकार एमएलएम पर कानून बनाए। सरकार चाहे तो कम्पनी की कार्यप्रणाली की निष्पक्ष जांच कराए और दोषी पाए जाने पर उसके खिलाफ कार्यवाही भी करे, लेकिन जब तक दोष सिद्ध नहीं हो जाता है, तब तक कम्पनी की वितरण प्रणाली को बहाल किया जाए, ताकि लाखों लोगों के भूखे मरने की स्थिति पैदा न हो। जब किसी को रोजगार देने का हक नहीं है, तो किसी का रोजगार छीनने का हक भी किसी को नहीं होना चाहिए।

अतः हमारी मांग है कि...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record.

(Interruptions) *

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): सभापति महोदय, मैं श्री तूफानी सरोज द्वारा उठाए गए विषय से अपने को सम्बद्ध करता हूं।

श्री रामकिशुन (चन्दौली): सभापति महोदय, मैं श्री तूफानी सरोज द्वारा उठाए गए विषय से अपने को सम्बद्ध करता हूं।

महोदय, राष्ट्रीय नदी गंगा को प्रदूषण मुक्त करने के लिए प्रधानमंत्री जी की अध्यक्षता में गंगा बेसिन प्राधिकरण का गठन किया गया, ताकि गंगा अविरल, स्वच्छ प्रदूषण मुक्त हो कर बहती रहे। प्रधानमंत्री जी की अध्यक्षता में जो कमेटी बनी, उसके तीन सदस्य इस्तीफा दे चुके हैं। गंगा नदी के प्रदूषण के खिलाफ पर्यावरणविद प्रोफेसर बी.डी. अग्रवाल आज सन्यासी हो गए, स्वामी हैं तथा जिन्होंने आमरण अनशन बनारस के काशी घाट पर करना प्रारम्भ कर दिया है। उनकी हालत चिंताजनक है। वहां के जिला प्रशासन ने उन्हें एम्स में भर्ती करा दिया है। भारत सरकार के दो मंत्री उनसे मिलने के लिए गए। उनके समर्थन में छोटे-छोटे बच्चों ने गंगा नदी के घाट पर आमरण अनशन किया है। आज गंगा की हालत यह है कि जहां से निकल रही है और जहां जाकर मिल रही है, पूरी तरह से गंगा प्रदूषण युक्त हो गई है। ऐसे में

---

* Not recorded

भारत सरकार से मेरी मांग है कि जो गंगा प्रदूषण को मुक्त करने के लिए प्राधिकरण का निर्माण किया गया है, उसकी कार्यवाही प्रारम्भ की जाए और करोड़ों रुपयों का जो प्रावधान किया गया है, उस प्रावधान से गंगा को प्रदूषण मुक्त किया जाए तथा स्वामी सानन्द जी के अनशन को तुड़वाने का काम किया जाए।...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार: सभापति महोदय, मैं श्री रामकिशुन द्वारा उठाए गए विषय से अपने को सम्बद्ध करता हूं।

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): सभापति महोदय, मैं श्री रामकिशुन द्वारा उठाए गए विषय से अपने को सम्बद्ध करता हूं।

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): Thank you hon. Chairman Sir for allowing me to raise the matter of public importance. We all know the success of Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Act Programme which has immensely benefited farmers and agricultural labourers, small and marginal farmers living in rural areas. It provided them economic stability and checked the migration to urban areas a lot.

Sir, there is a need to have similar programme for small and marginal farmers living across the country in semi-urban areas, grade two and three municipalities like the MGNREGA Scheme.

Agriculture is the main occupation of the people living in these areas. As the MGNREGA scheme is limited to rural areas, small and marginal farmers living in semi-urban areas are not able to benefit under MGNREGA scheme. As a result, they are not able to create any durable assets. Even to undertake repair of tanks, lifting silt, water conservation works, they are not able to do it because of paucity of funds. In a way, they are forced to leave the agriculture.

Considering the poor economic condition of these farmers and to check their migration from semi-urban areas to urban areas, I request the Government to evolve a scheme for the farmers of semi-urban areas on the pattern of MGNREGA.

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet tomorrow, the 22nd March, 2012 at 11.a.m.

21.48 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 22, 2012/ Chaitra 2, 1934(Saka).